Nº 90 - TOMO 338 22 DE MAYO DE 1991



REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

DIARIO DE SESIONES DE LA CAMARA DE SENADORES

SEGUNDO PERIODO ORDINARIO DE LA XLIII LEGISLATURA

17ª SESION EXTRAORDINARIA

PRESIDEN EL DOCTOR WALTER SANTORO Y EL PROFESOR CARLOS JULIO PEREYRA
(Presidente) (Primer Vicepresidente)

ACTUAN EN SECRETARIA EL TITULAR DOCTOR JUAN HARAN URIOSTE
Y EL PROSECRETARIO SEÑOR DARDO ORTIZ ALONSO

SUMARIO

1) TEXTO DE LA CITACION

"Montevideo, 17 de mayo de 1991.

La CAMARA DE SENADORES se reunirá en sesión extraordinaria el próximo miércoles 22, a la hora 16, a fin de considerar el siguiente

ORDEN DEL DIA

Exposición de una hora del señor senador José Germán Araújo sobre el tema "Situación de la Empresa ONDA S.A.".

LOS SECRETARIOS".

2) ASISTENCIA

ASISTEN: los señores senadores **Abreu, Amorín Larrañaga, Arana, Araújo, Astori, Batalla, Belvisi, Blanco, Bouza, Bruera, Cadenas Boix, Cassina, Cigliuti, de Posadas Montero, Gargano, González Modernell, Irurtia, Jude, Korzeniak, Millor, Olazábal, Raffo, Ricaldoni, Silveira Zavala, Singlet, Urioste y Zumarán.**

FALTAN: el doctor **Aguirre Ramírez,** ejerciendo la Presidencia de la República; con licencia, el señor senador **Pérez** y sin aviso los señores senadores **Brause** y **Heber**.

3) SITUACION DE LA EMPRESA ONDA S.A.

SEÑOR PRESIDENTE. - Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 17 y 50 minutos)

-El Senado ingresa a la consideración del único punto del orden del día: "Exposición de una hora del señor senador José Germán Araújo sobre el tema `Situación de la Empresa ONDA S.A.'".

Tiene la palabra el señor senador Araújo.

SEÑOR ARAUJO. - En primer lugar quiero expresar mi reconocimiento al Cuerpo por haber permitido la convocatoria a esta sesión extraordinaria a los efectos de escuchar una exposición sobre un tema que no admite postergaciones.

Creemos que si lo que hoy se va a decir fuese expuesto una semana más tarde, sería absolutamente inútil. Con un tanto de humor negro podríamos señalar que transcurrido ese lapso, se parecería mucho a un discurso necrológico. Tal es el estado de crisis que hoy vive la empresa ONDA.

Abrigamos la esperanza de que al culminar esta exposición queden claras las motivaciones que nos llevaron días pasados a intentar hacer un llamado a Sala al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas. El fracaso de dicho intento nos condujo a que pidiéramos se convocara al Cuerpo para realizar esta exposición.

Como seguramente los integrantes del Cuerpo recordarán, hace casi un año, es decir el 14 de agosto de 1990, hicimos una larga exposición sobre los problemas que en ese momento vivía la empresa ONDA. Quiero ahora mencionar en forma muy breve algunas de las preocupaciones expresadas en aquel entonces.

Decíamos que nos preocupaba enormemente la situación crítica que atravesaba la empresa ONDA, pero también la que vivía el transporte interdepartamental de pasajeros. Hablamos intensamente de la necesidad de un Plan Nacional de Transporte, al que tantas veces se ha hecho mención y del que poco o nada sabemos, con excepción del artículo 4º de un Plan Nacional de Transporte, referido al ferrocarril y a su desaparición.

SEÑOR GARGANO. - ¿Me concede una interrupción, señor senador?

SEÑOR ARAUJO. - Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede interrumpir el señor senador Gargano.

SEÑOR GARGANO. - Simplemente deseo reafirmar una expresión del señor senador Araújo.

Desde el año 1985, la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado comenzó a plantear al Ministerio respectivo de aquel entonces, la necesidad de estructurar un Plan Nacional de Transporte, tema que estuvo a consideración en el primer Presupuesto luego de reinstaurada la democracia. Quiero decir que reiteradamente, durante los cinco años de la Legislatura pasada, se estuvo replanteando el tema de la necesidad de la coordinación del transporte en el entendido de que el eje de la misma radicaba en un plan nacional.

Quiero señalar -totalmente indentificado con lo que ha dicho el señor senador Araújo- que no hay tal Plan Nacional de Transporte y que lo único que ha existido es el numeral 4º de un teórico Plan de Transporte que consumó la clausura del servicio de pasajeros de transporte ferroviario; es decir, para lo único que operó fue para liquidar el servicio del transporte de pasajeros del ferrocarril del Estado.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede continuar el señor senador Araújo.

SEÑOR ARAUJO. - Agradezco mucho al señor senador Gargano el aporte realizado en base a una larga experiencia en la materia, dado que la responsabilidad que hoy nos ha tocado asumir en la Comisión de Transporte y Obras Públicas la tuvo él como nuestro representante durante los pasados cinco años.

Agregaría a esto que ese Plan Nacional de Transporte es cada vez más necesario porque parecería ignorarse la situación real del transporte a nivel interdepartamental.

Hoy y desde hace varios días estamos hablando de la empresa ONDA, pero próximamente hablaremos de lo que ocurre con las demás empresas del transporte. La mayoría de ellas están endeudadas, a tal extremo, que nos atemorizó el interés de alguna de ellas en la adquisición de la empresa ONDA. A nuestro entender ello no significaría más que el agravamiento de los problemas, porque la situación por la que atraviesan podría convertirse en un problema nacional, lo que implicaría que nuevamente debiéramos acudir a resolver situaciones que deberían ser analizadas y solucionadas en el marco de un Plan Nacional de Transporte. Pero ese marco no existe y de esto el Parlamento no sabe absolutamente nada.

Recordamos que en agosto del año pasado hablábamos en este recinto sobre la desidia del Estado que renuncia, sin renunciar, a cumplir con sus competencias. Mencionamos, además, que el Estado ha beneficiado con dinero de la población -en este caso particular- a una empresa privada, permitiéndole un endeudamiento que, en aquel entonces ya superaba los U$S 30:000.000.

Asimismo, mencionábamos a las poblaciones y grandes zonas rurales que en ese momento veían perder el ferrocarril y que hoy se quedan sin el transporte carretero. Ultimamente,

esto ha sido consecuencia del paro que han debido realizar los trabajadores, de alguna manera obligados, en virtud de que no pueden trabajar gratuitamente, tal como lo venían haciendo.

Manifestamos, también, que no era posible que el Estado se mantuviera pasivo ante la pérdida de una fuente de trabajo que en aquel momento ocupaba a 1.393 funcionarios, que en esos mismos días pasaban a ser 1.100, como resultado del aporte del Estado que se hizo cargo del seguro de paro agrandando de esta manera los costos que tiene esta empresa para el país.

Por estas preocupaciones y en el intento de encontrar una solución -por otra parte, la única que nos parecía viable- fue que distrajimos la atención del Cuerpo para plantear una propuesta que consistía en que el Estado interviniera la empresa. En ese sentido, entendíamos que de no realizarse esa intervención, más adelante nos veríamos obligados a ocuparnos del tema, tal como hoy lo estamos haciendo. Pero esto no tiene nada que ver con lo que significa el agravamiento de la crisis de este empresa y el dinero que le ha costado al país en los últimos tiempos.

Ante esta situación, el Estado salvo en lo que refiere a los esfuerzos realizados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en los dos últimos meses, se ha mantenido al margen, cuando lo que está en juego es el dinero de la población; en definitiva, una fuente de trabajo y de servicio que debe ser calificada como esencial.

SEÑOR PEREYRA. - ¿Me permite una interrupción, señor senador?

SEÑOR ARAUJO. - Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede interrumpir el señor senador.

SEÑOR PEREYRA. - A mi entender, el señor senador Araújo está realizando una acusación al Ministerio de Transporte y Obras Públicas al plantear que se ha ocupado de este problema recién en los dos últimos meses.

Considero que este problema fue originado por determinada situación económico-financiera. No es de competencia del Ministerio el análisis de la contabilidad de una empresa privada; su cometido es asegurar la prestación de un servicio. Insisto, de ninguna manera debe vigilar que la empresa no se funda o inspeccionarla para ver como están sus cuentas. En consecuencia, cualquier medida que hubiera tomado el Ministerio mientras la empresa estuvo funcionando habría estado fuera de lugar.

Reitero, que el rol del Ministerio es asegurar la prestación del servicio. En caso de que éste se vea afectado tiene que prestarlo; si la empresa no lo presta tiene que cubrir, primero en forma urgente y precaria y luego definitivamente, las líneas a efectos de asegurar la prestación del servicio.

De manera que si las expresiones del señor senador Araújo implicaran un cargo al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, considero que en este caso es totalmente injusto.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede continuar el señor senador Araújo.

SEÑOR ARAUJO. - Con todo el respeto que me merece el señor senador Pereyra, debo manifestar que sería necesario esperar a conocer el sentido global de nuestra exposición, es decir, todos los argumentos que tenemos para poder realizar las afirmaciones que formulamos. Entiendo que no se acepte lo que podría significar un cargo al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, pero si los señores senadores van a contestar todas y cada una de nuestras afirmaciones el tiempo de que dispongo -que es de una hora y sólo con la benevolencia del Cuerpo podría prorrogarse- no alcanzaría para culminar mi exposición.

Ahora bien, es cierto que la misión fundamental que tiene el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es controlar la prestación de los servicios. Si vamos a fijarnos exactamente en lo que se establece como competencia de cada Ministerio o del Parlamento, parecería que nadie tiene que ocuparse de los intereses del Estado. Entonces me pregunto, ¿quién debe tomar la iniciativa por ejemplo, cuando éstos son dilapidados por una empresa pública?

Días atrás el señor Ministro causó consternación cuando manifestó que esta era la primera vez que se le presta dinero a ONDA. En principio, ese préstamo sería de N$ 40:000.000 pero al final no llegó a esa cantidad. Agregó que era la primera vez que se arriesgaba el "pellejo". Quiere decir que con el préstamo anterior de U$S 30:000.000 no se arriesgó nada.

A mi juicio, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, otros organismos del Estado, así como el Parlamento, son lo que deben dar la voz de alerta.

En aquella exposición que realizábamos hace un año -que consta en la versión taquigráfica- reclamábamos que se reunieran por primera vez los organismos del Estado acreedores de la empresa ONDA. Se habla mucho de ineficiencia y de la ineficacia del Estado. Entonces, ¿por qué no empezar a corregirlo? Es inadmisible que ante la situación de una empresa que adeuda un monto tan alto al Estado, a cuatro bancos y al Ministerio, nunca se hayan reunido los organismos interesados.

Sin embargo, luego de haber hecho nuestro planteo pasó un semestre sin que nada ocurriera. Insistimos, volvimos a replantear el asunto -debo aclarar que en este caso hablo a título personal- y señalamos que era necesario que se reunieran, de una vez por todas los acreedores públicos de la empresa ONDA. Esta reunión tuvo lugar, por primera vez, hace 20 días. Entonces, ¿tengo o no razón cuando digo que después de aquella exposición no se hizo todo lo que se pudo haber hecho?

Considero que se podía haber tomado una iniciativa al respecto. De lo contrario, si cada uno de los organismos se limita a la acción puntual en sus propias áreas, la economía del país se nos irá de las manos y los problemas sociales se multiplicarán por cien.

Basta recordar el proceso que se ha seguido tanto a nivel parlamentario como del Poder Ejecutivo en lo que va de este Período. Cuando efectuamos una exposición acerca de la situación de la empresa ONDA en la sesión de este Cuerpo el 14 de agosto de 1990, hacía ya tres meses que veníamos acumulando información porque en momentos en que el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas acudió a la Comisión correspondiente del Senado, solicitó a quienes la integrábamos que reuniéramos la mayor cantidad de datos posibles sobre ONDA ya que éstos debían ser recopilados en algún lugar. La Comisión parlamentaria asumió esa tarea con gran disposición y convocó no solamente a los señores Ministros de Transporte y Obras Públicas y de Trabajo y Seguridad Social, sino también al Directorio de la empresa ONDA -en esa oportunidad comprobamos que había tres o cuatro posturas distintas dentro de él- a la síndica y a sus trabajadores. Efectuamos a continuación un diagnóstico en el que todos coincidimos.

Luego convocamos a los dos Ministros que creímos más directamente vinculados con el tema, es decir, al de Transporte y Obras Públicas y al de Trabajo y Seguridad Social, para brindarles un informe verbal. Cabe aclarar que a pesar de que no nos habíamos puesto de acuerdo, todos llegamos al mismo diagnóstico: en esas condiciones, la empresa era inviable.

Deseo recordar -porque todo esto debe quedar una vez más en la versión taquigráfica- lo que señalábamos en agosto del año pasado. "Luego de esto" -decíamos- "decidimos convocar a los señores Ministros de Transporte y Obras Públicas, señor Wilson Elso Goñi, y de Trabajo y Seguridad Social, ingeniero Carlos Cat. Queríamos enterar a ambos del resultado de esa investigación, estudio o análisis. Y lo importante -lo importante y lamentable a la vez- fue que sin habernos puesto previamente de acuerdo, todos los integrantes de la Comisión coincidimos en el diagnóstico sobre la gravísima enfermedad que aqueja a la empresa ONDA. Con matices -nada más que con matices- todos concordamos en que en estas condiciones y con la actual administración, la empresa ONDA -aunque nos duela hay que decirlo muy claramente- no se presenta como una empresa viable. Esto, reitero, si se mantienen las condiciones y la administración actual". Y agregábamos en aquel entonces: "En lo que hace a las posibles soluciones, en cambio, sí vislumbramos caminos diferentes. Para nosotros, para el Frente Amplio -y ojalá podamos coincidir con otros sectores políticos- la única solución posible -siempre dolorosa, pero no podía ocurrir de otra forma porque reitero que la enfermedad es extremadamente grave- es la intervención de la empresa por parte del Estado. Si el Estado no interviene en la empresa ONDA y la misma continúa como hasta el presente, no sólo habrá de agravarse la situación, sino que los costos para la sociedad en su conjunto habrán de ser tremendos". Esto lo decíamos en agosto del pasado año y no fue una profecía sino simplemente un estudio de la realidad.

SEÑOR GARGANO. - ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR ARAUJO. - Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede interrumpir el señor senador.

SEÑOR GARGANO. - Estoy siguiendo con mucha atención la exposición del señor senador Araújo, quién se ha referido reiteradamente a una disertación que sobre el mismo tema efectuara el año pasado.

Tengo sobre mi mesa de trabajo las actas de la Comisión de Transporte y Obras Públicas de los días 27 y 30 de abril de 1987, es decir, de hace prácticamente cuatro años y un mes. En esa oportunidad, la Comisión de Transporte y Obras Públicas, preocupada por la situación de ONDA y vivamente interesada por una empresa de esa magnitud, que ocupaba a una cantidad muy importante de trabajadores, tanto en la capital como en el interior, y que además cumplía un servicio de gran trascendencia social, convocó a los trabajadores, al Directorio, al Ministro de Transporte y Obras Públicas de la época, señor Jorge Sanguinetti, al Subsecretario de dicha Cartera, doctor Atchugarry, y al Presidente del Directorio del Banco de la República, en su calidad de principal acreedor de la empresa ONDA.

Quiero señalar que en aquel entonces ya existían un plan de factibilidad del desarrollo de la empresa así como un estudio realizado a nivel del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y del Banco de la República acerca de la forma cómo implementar una nueva línea de créditos y la participación de los acreedores en la gestión de la empresa. Voy a leer un párrafo, señor Presidente, del Acta Nº 64 de la sesión del 30 de abril de 1987. Allí se dice lo siguiente: "A continuación, el señor contador Slinger informa sobre los préstamos solicitados por la empresa para solucionar el problema de su pasivo y la adquisición de nuevas unidades de transporte, y sobre las condiciones filosóficas, políticas y prácticas que deberían concurrir para su concreción. Tanto el señor Ministro, como el señor Presidente del Banco de la República están acordes en la oportunidad de implementar un plan de viabilidad de la empresa al que se debería sumar respaldo político". A continuación, nosotros dejamos constancia de que estaríamos dispuestos a asumir esa responsabilidad siempre que la gestión de la empresa fuera compartida, por ejemplo, por el Estado, y que la reestructura programada garantizara los puestos de trabajo.

Ello indica que en estos últimos cuatro años no se ha hecho absolutamente nada para tratar de que esta empresa fuera viable, no solamente en el sentido de prestar correctamente los servicios y de garantizar los puestos de trabajo, sino también de permitir al Estado el rescate de la inversión que había efectuado a través de préstamos que aún no le habían sido reintegrados.

Entiendo que se ha llegado a la actual situación agónica de la empresa ONDA por responsabilidad tanto del presente Go-

bierno como del anterior, con la peculiaridad de que ambos son de integración bicolor. El primero de ellos, del Partido Colorado, seguía la tesis de la gobernabilidad y ambientaba la coalición; el segundo, del Partido Nacional, ideó la Coincidencia Nacional. Pero, reitero, no es de ahora ya que esta situación fue gestada y se desarrolló hasta llegar a la agonía de la empresa. Para ello, naturalmente, ha contribuido una actitud política que ya he mencionado.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede continuar el señor senador Araújo.

SEÑOR ARAUJO. - Nuevamente agradezco los aportes del señor senador Gargano.

Retomando el hilo de la exposición, queremos recordar que ya en aquel entonces, cuando hablábamos de la necesaria intervención por parte del Estado en la empresa ONDA, no estábamos refiriéndonos a la estatización sino a una gestión por un período determinado a los efectos de elevar su nivel económico. Se trataba de "ir a su salvataje", expresión que en dicha oportunidad no fue solamente empleada por quien habla sino por otros integrantes del Cuerpo.

En nuestro país aprobamos la creación de un organismo, la Corporación Nacional para el Desarrollo, y en ese momento ya nos parecía que a ella debíamos confiarle este tema que, por cierto, no es menor. Más de una vez hemos escuchado decir que como se trata de una empresa privada, no debemos inmiscuirnos. Sin embargo, no tenemos que olvidar que ONDA no es cualquier empresa privada, ya que presta un servicio público esencial, para utilizar una palabra en boga. ¡Que valga también en este caso esa expresión! ONDA es, pues, una empresa privada que brinda un servicio público en áreas en que no lo presta ninguna otra del país ya que, por otra parte, tampoco tienen interés en hacerlo. Algunas zonas del país son solamente atendidas por la empresa ONDA; hay servicios que sólo sigue prestando esta empresa. Si ella desaparece -esto hay que decirlo una vez más- tengamos la certeza de que no van a surgir interesados porque la prestación de esos servicios no es redituable.

SEÑOR SINGLET. - ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR ARAUJO. - Con mucho gusto voy a ceder la palabra al señor senador Singlet, pero rogaría, en la medida de lo posible -al menos hasta que esté por culminar mi exposición- no se me soliciten nuevas interrupciones, pues no sé si podré expresar todo lo que deseo. Si más adelante dispongo de tiempo suficiente -espero que el Cuerpo sea benevolente y prorrogue el término por media hora más- no tendré inconveniente en conceder nuevas interrupciones.

SEÑOR PRESIDENTE. - Le comunico al señor senador Araújo que aún dispone de 36 minutos para hacer uso de la palabra.

Puede interrumpir el señor senador Singlet.

SEÑOR SINGLET. - Agradezco al señor senador Araújo.

Me parece correcto el procedimiento que establece el señor senador Araújo para realizar su exposición. Pero debido a que ha habido varias intervenciones, podría quedar la sensación de que no tenemos puntos de vista que ofrecer como integrantes de la Comisión de Transporte y Obras Públicas. Entonces, nos limitaremos a tomar nota y en una intervención posterior que pensamos realizar abarcaremos todos estos temas.

Si el señor senador me permite una sugerencia anecdótica -creo que el país la está necesitando- quiero decirle que el señor Ministro Goñi no existe, el Ministro se llama Elso Goñi y Elso es apellido.

(Hilaridad)

-Hago la aclaración, en el tono más cordial posible, porque me parece que después de un año y medio es hora de que se conozca cómo se llama realmente el señor Ministro.

Lo único que deseo señalar en esta intervención es que, apenas instalada la Comisión de Transporte y Obras Públicas, en lo que tiene que ver con el tema de la prescindencia del Estado en los asuntos internos de una empresa privada, hubo una afirmación muy clara de cuáles habrían de ser los objetivos de dicha Comisión. En esa oportunidad, el señor senador Araújo, quien desempeñaba el cargo de Presidente expresó: Creo que debemos ser muy cuidadosos en los límites que esta Comisión puede llevar adelante, ya que no se trata de una Comisión Investigadora y no podemos intervenir o interferir en la vida interna de una empresa privada. No importaría saber si se ha actuado de tal o cual forma; debemos saber cuál es la situación hoy y si es viable o no. Por esto creo que existe una contradicción entre la definición que realizó el señor senador Araújo en aquel entonces y la afirmación que hizo minutos atrás.

De ahora en más me amparo en las reglas de juego que él establece, por lo que tomaré nota de las observaciones que considere oportunas para formularlas en su momento.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede continuar el señor senador Araújo.

SEÑOR ARAUJO. - Debo agradecerle fundamentalmente al señor senador Singlet el hecho de que me haya informado el verdadero apellido del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, ya que hasta el día de hoy estaba convencido de que su apellido era Goñi y su nombre de pila Elso.

Por otro lado, aspiro a que esto no sea, solamente, una exposición del señor senador Araújo. Pretendo que aquí asistamos a un debate constructivo en busca de soluciones. Aún con ese afán, es natural que se deslicen críticas, ya que si

todos estuviéramos de acuerdo, no estaríamos discutiendo este tema y las soluciones ya habrían aparecido. Esto último no ha sucedido. Por ello, entiendo que posteriormente podremos participar de ese debate sin duda enriquecedor -repito- con el aporte de otros señores senadores integrantes o no de la Comisión de Transporte y Obras Públicas.

En el Senado se ha dicho muchas veces que alguno de nosotros hace gala de una cierta picardía y en este caso, el señor senador Singlet -a quien mucho respeto y aprecio- ha demostrado que, sin duda, ha hecho gala de picardía. Digo esto porque hablar de la intervención de una empresa por parte del estado es algo muy diferente a expresar que no podemos inmiscuirnos en la administración de la empresa. Ese es otro tema; al respecto realizamos una exposición cuando se hizo presente en el seno de la Comisión el Directorio de ONDA. Naturalmente, como legisladores, no podemos ingresar en áreas que no nos competen, pero el Estado, recorriendo el camino legal puede intervenir una empresa privada. Aquí nos parece fundamental no confundir una intervención con otra.

SEÑOR BATALLA. - También podemos investigar.

SEÑOR ARAUJO. - Estamos de acuerdo con el señor senador Batalla.

A nuestro juicio, la intervención temporal era necesaria para poder mantener un servicio esencial, una fuente de trabajo que ocupaba a 1.393 funcionarios y hoy abarca 1.100, y a los efectos de hacer posible el cobro de los adeudos que en aquel momento alcanzaban la cifra de U$S 30:000.000. Es por ello que éste no es un problema menor.

Hace muy poco tiempo hubo una conmoción -que aún hoy se vive, más allá de que no se debata con la misma intensidad- por el tema de los jubilados y pensionistas. Esto significaba para el país -parecía que todo se nos venía abajo- alrededor de U$S 73:000.000. Sin embargo, aquí hablamos de una empresa privada que se llevó U$S 30:000.000. ¿No será que debemos hacer algo para que se haga efectivo el cobro de esos haberes?

Por todas estas razones señalábamos -y lo seguimos haciendo- que era imprescindible la intervención -aun temporal- por parte del Estado, a los efectos de reflotar la empresa ONDA.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - ¿Me permite una interrupción, señor senador?

SEÑOR ARAUJO. - Pido disculpas al señor senador, pero si concedo la interrupción en este caso, deberé seguir haciéndolo y temo que no me alcance el tiempo de que dispongo para desarrollar la parte de mi intervención que considero más importante; la de aportar soluciones. Nuevamente le pido excusas, pero estoy seguro de que más tarde podrá hacer uso de la palabra.

(Dialogados)

-Solicito al señor Presidente que me ampare en el uso de la palabra.

(Campana de orden)

-Más de una vez se ha dicho -y estamos totalmente de acuerdo- que no se puede privatizar las ganancias y socializar las pérdidas. Se nos puede manifestar que cuando hablamos de intervención decimos eso, pero es todo lo contrario. ¿Por qué razón expresamos esto? Porque las pérdidas ya fueron socializadas. Aquellos U$S 30:000.000, hoy son muchos más, y continuarán en aumento si la empresa quiebra, pues a la cifra actual habrá que sumarle, naturalmente, los salarios no pagos, el seguro de paro de más de 1.100 trabajadores, las posteriores indemnizaciones por despido, etcétera, con lo que la cifra superará bastante los U$S 40:000.000, debido a que se ha incrementado en estos ocho meses. Esta deuda ha crecido mucho desde el mes de agosto, fecha en la que se mencionaba la deuda al 31 de diciembre de 1989.

Por lo tanto, en este caso concreto la intervención persigue como objetivo tratar de evitar la privatización de esas pérdidas.

No voy a referirme ahora -porque ya me adelanté a ello y también lo hizo el señor senador Gargano- a una solicitud que efectuamos a fin de tener a la vista el Plan Nacional de Transporte. En su defecto, pedimos al Poder Ejecutivo que en el caso de que éste no existiera -más allá de las afirmaciones públicas que se han formulado- el mismo fuese preparado para discutirlo en este Período legislativo. Nuestro reclamo fue desoído. La empresa ONDA no fue intervenida; la crisis se ha visto agravada; la deuda se incrementó muchísimo; el Estado socializó las pérdidas; se continúa haciendo permanentemente aportes y el Banco de Previsión Social ve cómo esta empresa aumenta su deuda, alcanzando alrededor de U$S 19:000.000. Esto sucede debido a que no se efectúan pagos a ese organismo desde 1986.

Al respecto quiero decir -porque a menudo se interpretan mal las iniciativas, cuando estas provienen de la oposición- que gracias a las intervenciones que realizamos en la propia Comisión a principios de esta Legislatura, por primera vez el Banco de Previsión Social solicitó y obtuvo una intervención judicial.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - No la obtuvo.

(Dialogados)

(Campana de orden)

SEÑOR ARAUJO. - La obtuvo. Ya le aclaré al señor senador que luego podrá hacer todas las aclaraciones que desee.

SEÑOR PRESIDENTE. - La Mesa recuerda que los dialogados no están autorizados por el Reglamento.

Puede continuar el señor senador Araújo.

SEÑOR ARAUJO. - Señor Presidente: hace unos minutos, ante una intervención del señor senador Pereyra, recordábamos que ya en el mes de agosto del año pasado reclamábamos la coordinación por parte del Estado. En ese sentido, durante una de las intervenciones de otros señores legisladores en este debate, pudimos encontrar las palabras que expresamos en aquel momento y que quisiéramos constaran en la versión taquigráfica del día de hoy. En esa oportunidad, hicimos ese llamado, le pedimos al Poder Ejecutivo que coordinara sus acciones, y nada de eso ocurrió, reiteramos, hasta hace unos pocos días.

Precisamente, al término de nuestra intervención dijimos: "Por otra parte, consideramos importante que todos estos Ministerios y organismos del Estado se pongan de acuerdo a los efectos de lograr una coordinación en tal sentido. En definitiva, pensamos que no es posible arribar a ninguna solución sin la debida coordinación y el acuerdo de todos ante una situación que es sumamente difícil. No quisiéramos que dentro de un tiempo tuviéramos que volver sobre el mismo tema para cambiar solamente las cifras o para lamentarnos aquí de lo que fue la quiebra, contemplada por nosotros, de una empresa que, necesariamente, por el bien del país, tiene que ser salvada". Con estas expresiones, señor Presidente, queremos avalar nuestra anterior afirmación: reclamamos coordinación y algo más.

Cuando se habla de ineficiencia e ineficacia del Estado no se recuerda que, muchas veces, éste no cumple con lo que es su misión y su deber. Cualquier empresa privada, acreedora mayoritaria de otra, hace por supuesto, todo lo que está a su alcance para tratar, por un lado, de salvar a su deudor y, por otro, para intentar cobrar a través de esta operación. Pero esta no es la línea que sigue el Estado. Y si bien en este caso, el Estado es el principal acreedor de ONDA, ni siquiera coordinó sus acciones. Esto es lo dramático. Todo el mundo se cruza de brazos lo que, en definitiva, no tiene explicación y, por ello, quisiéramos enmendar esta situación. Reiteramos, ésta no es una acusación al señor Ministro Elso Goñi porque, precisamente, en estos últimos dos meses hemos comprobado que, con enorme esfuerzo, aceptó la responsabilidad de este camino e inclusive ha hecho gestiones de todo tipo, hasta rogatorias -según expresó el señor Subsecretario en la última sesión de la Comisión- ante otros organismos del Estado, a efectos de que fueran atendidas las posibles soluciones que proponía el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

La Corporación Nacional para el Desarrollo -que en algún momento estuvo interesada en el tema- en virtud de que el Directorio, en aquel entonces amo y señor, dijo que no, quedó de lado, y no cumplió con el objetivo para el cual, precisamente, había sido creada. Hace pocos días, el propio señor Ministro Elso Goñi consultó a uno de los Directores de dicho organismo acerca de la posibilidad de que éste pudiera llegar a administrar N$ 1.080:000.000 que hoy se encuentran depositados en el Banco Hipotecario del Uruguay luego de una retención judicial efectuada por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas a la empresa ONDA. El señor Ministro -y esto lo vamos a analizar más adelante- en sus esfuerzos por encontrar una solución al problema, aceptó una propuesta de los propios trabajadores de esta empresa en el sentido de liberar, de alguna manera, aquellos fondos a fin de lograr que éstos sirvieran de garantía y, de esta forma, obtener, por ejemplo, de ANCAP la venta de combustible, dado que ese Ente se había negado hasta ese momento -y, por lo que sabemos, aún se niega- a extender el crédito que le había otorgado a ONDA. En definitiva, de nada servía solucionar el problema de los jornales atrasados -y en esto estábamos todos de acuerdo- si al día siguiente no se podía trabajar más de trece horas porque se terminaban los 20.000 litros de gasóleo de que se disponía.

Por lo que sabemos la Corporación Nacional para el Desarrollo tampoco ha mostrado gran interés, y luego nos vamos a referir a más detalles de este intento.

En el curso de estos últimos meses, algo con lo que soñábamos -pero que no sabíamos sí era posible- ha cambiado. Pedíamos una intervención para reflotar la empresa por un tiempo y, luego, negociarla a otros inversores; no a los mismos. Esto lo expusimos en aquella sesión y pensamos que quedó claro.

¿Qué ocurrió, entonces, en este tiempo? Que aparecieron no uno, ni dos, ni tres interesados, sino cinco en la adquisición de esta empresa o en parte de ella. Si la Corporación Nacional para el Desarrollo la hubiese intervenido en aquel entonces, quizá, hubiera podido reflotarla al cabo de ocho o nueve meses y estar en condiciones de negociar para defender los intereses del Estado -que son los de la población- y no, como lo intentó desde un primer momento parte del Directorio de la empresa ONDA, para salvar a los grandes accionistas y ni siquiera a los pequeños y mucho menos al Estado, lo que podría significar el pago de la deuda o la prestación de los servicios. Esto es algo que, también, tiene que quedar bien claro.

Como decíamos, aparecieron nuevos inversores y el Estado nada hizo; no se interesaba. Inclusive, cuando planteamos este tema en Comisión hubo resistencia al principio. En tal sentido, creíamos que el Poder Ejecutivo tenía que actuar e investigar si esas propuestas eran solventes o no, porque allí estaba la salvación del Estado; ese era el camino posible. Es más: ya hemos señalado -y no tenemos reparos en reiterarlo aquí- que nosotros, como frenteamplistas, aceptamos como única solución definitiva no sólo ya la reprivatización de la empresa, sino su extranjerización. Entendemos que no hay otra salida y, en ese sentido, hemos luchado y seguiremos haciéndolo, porque creemos que no existe otra solución. Nos parece que con recursos propios esta empresa no se salva y no queremos que el Estado aporte al vacío, sino que lo haga para reflotar, vender y renegociarla con nuevos inversores.

Entonces, en el seno de la Comisión y, posteriormente, ante el propio señor Ministro, reclamamos que el Estado to-

mara iniciativa y fuese protagonista en todo esto. Efectivamente, fue allí cuando se produjo este cambio que aplaudimos -y no tenemos ningún reparo en volver a hacerlo hoy, más allá de las oportunidades en que lo formulamos en el Senado de la República y a través de los distintos órganos de prensa- y en esto vaya nuestro reconocimiento al señor Ministro Wilson Elso Goñi por su enorme esfuerzo a partir de esa fecha. De pronto, otras actividades no le permitieron prestarle con anterioridad la atención debida, pero es verdad que sus esfuerzos fueron extraordinarios en todo nivel y en todo sentido en estos últimos meses. Nos sentimos profundamente indentificados con su labor, que es la que ya veníamos reclamando.

Antes de abordar otro tema, quisiéramos referirnos a los trabajadores de ONDA.

Permanentemente, el señor Ministro, el señor Subsecretario, en el seno de la Comisión han hablado de los trabajadores de esa empresa, aludiendo exactamente a los mismo: a la madurez de este sindicato y de esos trabajadores que han hecho esfuerzos increíbles -y lo siguen haciendo ya que hoy continúan trabajando sin haber cobrado el mes de abril, a fin de poder salvar a la empresa- lo que no fue capaz de hacer el Directorio. Fueron ellos quienes hablaron de reestructura y de disminución del personal; hubo una propuesta concreta en este sentido que ojalá la hubiera tomado el Estado a través de la Corporación Nacional para el Desarrollo, pues ésta era la salida real y viable.

Como dijimos, siempre se habla de los trabajadores, pero no creemos que de continuar las cosas como están, ellos puedan alimentarse mañana, al sentarse a la mesa hogareña, diciendo a sus familiares: tenemos una madurez extraordinaria. Seguramente, además de madurez, quisieran tener el sustento. No podemos seguir aplaudiendo a los trabajadores por su esfuerzo y con ello tranquilizar nuestra conciencia. Para solucionar el problema que a ellos aqueja, tenemos que resolver el tema, ya que para enfrentarlo han demostrado tanta madurez. No vamos a extendernos ahora en detalles acerca de todo lo que han realizado durante todos estos meses, precisamente, porque el tiempo se nos escapa.

Señor Presidente: antes de ir a lo que a nuestro juicio es medular -ya que nuestra intención es aportar algún tipo de solución, quizá desesperada- quisiéramos aclarar algunos puntos que se han manifestado en más de una oportunidad y que incluso constan en las versiones taquigráficas de las distintas sesiones de la Comisión de Transporte y Obras Públicas. Se ha dicho que ni éste, ni el anterior Gobierno democrático tienen responsabilidad alguna, y creo que venimos demostrando, precisamente, todo lo contrario.

A nuestro entender, existe una gran responsabilidad de éste y del anterior gobierno, ya que si bien es cierto todo lo referente al Nirvana y a la dictadura y también al hecho de que a partir de ese momento comenzó el calvario, no es menos cierto que en democracia ha habido una enorme pasividad. No todo se debió a Nirvana y a la "tablita", sino que hubo además una pésima administración.

En consecuencia, no es correcto señalar que todo se produjo en aquel entonces, sin aceptar las responsabilidades actuales o del anterior quinquenio que, sin duda, existen.

En 1984 la empresa ONDA tenía 700 empleados más que en 1980 y, sin embargo, la tablita se quebró en 1982. Por lo tanto, ¿qué es lo que se ha hecho en todo este tiempo? Digo esto más allá de las distintas iniciativas que se plantearon a nivel parlamentario, a través de diversos legisladores de todos los partidos políticos ya que existen proyectos de ley presentados por el Partido Colorado, por el Partido Nacional y por el Frente Amplio en el anterior período, tendientes a la intervención de la empresa ONDA. No obstante, todo esto fue desoído por el anterior y por el actual Poder Ejecutivo.

Hace unos minutos recordamos algunas expresiones que vertiera hace pocos días el señor Ministro Wilson Elso Goñi en el sentido de que jamás se le pidió garantías a los directores de la empresa. Se trata de una sociedad anónima integrada por 5.600 accionistas de los cuales sólo cuatro tienen real incidencia porque los demás son tan chicos que ni siquiera pueden concurrir a las asambleas porque no se enteran de ellas. En definitiva, esto fue lo que ocurrió durante todo este tiempo.

Por otro lado, quisiera hablar de lo que podríamos denominar como desinterés por parte del Estado. Hace unos días, el señor Ministro Wilson Elso Goñi concurrió a la Comisión de Transporte y Obras Públicas para referirse a este tema. Es más, se produjo el remate -al cual nos vamos a referir dentro de algunos minutos- de las veinte mejores unidades de la empresa ONDA, o sea, las más modernas -unidades Mercedes Benz que datan del año 1982- por disposición del Banco Central y más precisamente de su Presidente el doctor Ramón Díaz.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - No es verdad.

SEÑOR ARAUJO. - Asimismo, el propio Ministro Wilson Elso Goñi expresó que en oportunidad de dialogar telefónicamente con el Presidente del Banco Central éste tuvo idea clara -recién en ese momento- de cuál era el problema, en su conjunto, de la empresa ONDA. Incluso, si se duda de mis palabras puedo presentar este testimonio que consta en la versión taquigráfica de esa sesión.

Por lo tanto, me pregunto si es posible adoptar resoluciones tan graves como ésta, sin conocer el problema de ONDA en su conjunto. Sin embargo se adoptó, y nos preguntamos si esto es eficacia, eficiencia y cumplimiento del deber. Creemos que no.

El 19 de marzo del corriente año después de un debate realizado en el seno del Comisión, convocamos al señor Ministro del ramo para reclamarle ese papel protagónico que nosotros creíamos debía cumplir ante los propios inversores. Es más, a nuestro juicio, no sólo se debía investigar la solvencia de los mismos, sino que el Estado debería salir a buscar

con desesperación inversores. ¿Acaso el Poder Ejecutivo no ha salido a buscar inversores, por ejemplo, ahora en Canadá? Entonces, ¿por qué no tratar de encontrar inversores para una empresa privada que le adeuda al Estado U$S 30:000.000, que es una gran fuente de trabajo y que presta un servicio esencial?

No obstante todo lo dicho no se procedió de esa forma y aquí comienza esa tarea del señor Ministro Wilson Elso Goñi, que merece todo nuestro respaldo. Seguidamente, me referiré a lo que hizo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en estos últimos dos meses, aunque algunos de los temas simplemente los voy a citar. Concretamente, se investigó la solvencia económica de posibles inversores, lo que nos parece correcto ya que era eso lo que reclamábamos. Y se dialogó en reiteradas oportunidades con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para que éste tuviera una clara idea de lo que se avecinaba en caso de no arribarse a una solución.

Por otro lado, se dialogó, también en repetidas oportunidades, con el Directorio y los trabajadores de la empresa ONDA. Además, el señor Ministro se encargó de realizar gestiones ante el Banco de la República Oriental del Uruguay -también nosotros lo hicimos- y conversó con los distintos directores para pedirles que accedieran a este préstamo con garantías reales -tal como él nos lo había propuesto en el seno de la Comisión- abogando por ello con enormes esfuerzos. También le solicitó al Banco Central que postergara el remate de las veinte unidades, frente a lo cual este organismo -más allá de las rogatorias, al decir del señor Subsecretario- decidió hacerlo.

Por otra parte, fuera de la versión taquigráfica, se ha dicho en Sala que esto no es verdad. Sin embargo, el señor Presidente del Banco Central, doctor Ramón Díaz, solicitó una entrevista al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas con quien dialogó, si mal no recuerdo, durante dos horas. Asimismo, aquél fue también entrevistado por cinco integrantes de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Turismo de la Cámara de Representantes y fue él quien contestó que si había algún interesado que solicitaba la postergación de ese remate, se procedería de esa forma. Precisamente en este punto radica lo insólito, lo increíble, y lo que nos va a demostrar que dentro del Poder Ejecutivo hay dos líneas de acción totalmente diferentes, y una de ellas usurpa áreas ajenas.

Cabe recordar que el doctor Ramón Díaz, y el propio Banco Central accedieron a la postergación de ese remate. Incluso el segundo gran interesado en la adquisición de ONDA fue una empresa de transportes de este país "Buquebus" y su interés fue tan grande que llegó a firmar un compromiso de opción de compra por el término de 90 días. Además, el titular de dicha empresa, señor López Mena, solicitó la postergación -creo que está en todo su derecho- del remate de esas veinte unidades por el término de 30 días lo que es aceptado por el Banco Central a través del Banco de Crédito. En esa oportunidad, accede a ello y, efectivamente, el remate se posterga. No obstante, quienes ahora la solicitan son el Ministro de Transporte y Obras Públicas e integrantes de ambas Comisiones parlamentarias. En este caso concreto, el doctor Ramón Díaz no prestó oídos a nuestros reclamos. Incluso, se le señaló que era imprescindible que esas unidades permanecieran en la empresa porque sin ellas es imposible que ONDA cubra sus servicios, y si no lo hace, el Ministerio tendrá que redistribuir las mismas; si ONDA pierde esas líneas, pierde el valor llave con lo cual estaríamos efectuando la peor de las ventas. A pesar de que todo esto fue explicado al señor Presidente del Banco Central, éste resolvió lo contrario y las veinte unidades fueron rematadas.

Por otro lado, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas convocó a los acreedores públicos -lo que hace que nosotros les brindemos todo nuestro respaldo- que era algo que nosotros ya habíamos solicitado en agosto de 1990 y lo volvimos a hacer durante este año.

Por suerte, al final el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas fue quien se responsabilizó de esa convocatoria; reunió por primera vez a los acreedores públicos. ¿Qué más hizo? Convocó permanentemente a las Comisiones parlamentarias. Inclusive, pidió sesiones extraordinarias de ambas Comisiones parlamentarias, por separado y en forma conjunta, y llamó prácticamente a diario a sus Presidentes para hablarnos de su gestión y de todas las que ha realizado en los últimos sesenta días. Estudió la posibilidad de liberar esos N$ 1.080:000.000 que hoy están en títulos del Banco Hipotecario, para poder ofrecerlos -como señalábamos antes- a ANCAP y a FUNSA como garantía para obtener combustible y neumáticos, a los efectos de que la empresa pudiera recorrer nuestros caminos. ¿Qué más hizo? El señor Ministro de Transporte y Obras Públicas -creo que por su propia iniciativa- aseguró a las dos Comisiones parlamentarias reunidas que iba a designar un veedor; no un interventor, sino un veedor -lo que nos pareció muy importante- para controlar lo que pudiera hacerse por estos días, porque la negociación puede cristalizar. Además, se deseaba que, en caso de obtenerse el préstamo del Banco de la República, los dineros fueran efectivamente para el pago de los jornales atrasados o para parte de ellos. Hasta el momento, parece que la designación del veedor fue postergada en el tiempo, quizá tras la decepción ante lo actuado, precisamente por el equipo económico y, más particularmente, por el Banco Central.

Seguramente, al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas tiene que costarle mucho llevar adelante iniciativas cuando ve que hay una especie de super poder que se le opone. Esta realidad es la que tenemos que ir aceptando. Ella existe, no sólo en lo que refiere a este Ministerio. Recuerdo que por esos mismos días -hablo de la semana pasada- en la misma Comisión tuvimos oportunidad de dialogar con el señor Ministro de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, quien manifestaba que la filosofía de su Ministerio era saber primero con qué recursos contaba y luego elaborar el Plan de Viviendas, cuando parecería que debería ser precisamente el revés. Creo haber expresado esto la semana anterior, esto se ha vuelto algo corriente en el actual Gobierno:

primero el equipo económico establece todos los recortes y después que cada uno vea qué tipo de Ministerio puede llevar adelante. Esta es la realidad. Todo se hace a partir de lo que determina el equipo económico y por mejor que puedan ser realizadas las gestiones por parte de un Ministro, como en el caso del señor Ministro Elso Goñi, muchas veces quedan por el camino; lo mismo ocurrió con el veedor.

¿Qué otra cosa hizo el Ministerio en estos días? Dialogó con el Director de la Corporación Nacional para el Desarrollo -episodio al cual hemos hecho referencia- aunque hasta el momento no sabemos si existe un interés especial por parte de ese organismo a efectos de administrar esos N$ 1.080:000.000.

Hace unos minutos hice referencia al tema del remate. Quiero agregar que, después de realizado -para que tengamos clara conciencia recuerdo a los señores senadores que en agosto del año pasado quedaban 69 unidades- sólo 44 omnibuses transitan por las rutas nacionales. Hasta hace unos días la empresa ONDA prestaba 110 servicios; hoy intenta prestar 70. Esto demuestra que sigue cayendo el valor llave de la empresa y que siguen quedando aisladas importantes zonas del país.

No deseo ingresar en el estudio de lo que podría significar este remate de unidades, pero hay hechos que sorprenden. Uno podría llegar a pensar que había varias empresas de transporte interesadas y seguramente nadie imaginó -ni Ripley- que iba a ser un Banco el que comprara 15 unidades. Por otra parte, ellas fueron rematadas en valores ínfimos, porque la unidad que obtuvo mayor valor fue la que se remató en U$S 30.000, mientras que la misma en el mercado tiene -sin duda- un valor de U$S 100.000. Al respecto hemos hablado con varios especialistas en la materia. Se vendió también alguna carrocería en U$S 1.500 y se obtuvo un total de U$S 268.000. Si el Estado es acreedor de U$S 40:000.000, me pregunto a santo de qué realiza un remate para quedar con menos de U$S 200.000, ya que están de por medio, el Banco de Crédito, las comisiones y un montón de otros gastos. De modo tal que todo lo que va a recibir el Banco Central son aproximadamente U$S 190.000. Comparemos esa cifra con los U$S 40:000.000 que pierde la sociedad en su conjunto y pensemos a santo de qué se hizo esto que es, prácticamente, un certificado de defunción para la empresa ONDA. Me gustaría que el Poder Ejecutivo pudiera explicarnos todos estos hechos.

SEÑOR ASTORI. - Solicito la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR ASTORI. - Solicito que se prorrogue el término de que dispone el orador para realizar su exposición.

SEÑOR PRESIDENTE. - La Mesa entiende que el señor senador Araújo solicitó una hora de tiempo para hacer su exposición, plazo que ya ha vencido. Por consiguiente, estima que no es de aplicación el caso de los miembros informantes que disponen, como máximo, de una hora y media para hacer uso de la palabra.

De todos modos, es el Senado quien debe resolver.

SEÑOR ARAUJO. - Pido la palabra para referirme a la moción propuesta por el señor senador Astori.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR ARAUJO. - En realidad, deseo referirme a la interpretación que hace la Mesa, que considero equivocada y apelo a los múltiples antecedentes que existen en la materia. El Reglamento establece, inclusive en lo que se refiere a las exposiciones de más de diez minutos, que hay que remitirse al artículo 68 y, en este caso, se accede a la postergación por media hora si la misma es solicitada por un plazo determinado.

Es más; si se revisa la versión taquigráfica que tengo en mi poder, podrá apreciarse que eso fue exactamente lo que se hizo en oportunidad de mi exposición anterior. Hubo una prórroga por treinta minutos, tal como sucede -por lo menos- desde que tengo lugar en esta banca.

En consecuencia, solicito a la Mesa que revise los antecedentes.

SEÑOR PRESIDENTE. - Quien ocupa circunstancialmente la Presidencia del Cuerpo respeta los antecedentes, pero expresa su opinión al respecto, y ese es el criterio.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Pido la palabra para referirme a este asunto.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Precisamente, iba a referirme a que el Senado podría votar la media hora de prórroga que solicita el orador. El Reglamento del Cuerpo, al mencionar las exposiciones solicitadas por más de diez minutos, expresa que se debe aplicar lo dispuesto por el artículo 68: "Cuando el orador no pudiese desarrollar toda su argumentación por insuficiencia del término, el Cuerpo podrá acordarle por los dos tercios de presentes, un tiempo complementario de treinta minutos".

Por lo tanto, sugiero que se apruebe la prórroga.

SEÑOR PRESIDENTE. - La Mesa sostiene su criterio, porque considera que es lo que corresponde, de acuerdo con el Reglamento; pero el Senado resolverá.

Se va a votar la moción formulada por el señor senador Astori para que se prorrogue por treinta minutos el término de que dispone el orador.

(Se vota:)

-17 en 19. **Afirmativa.**

SEÑOR RAFFO. - Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR RAFFO. - Considero que, desde el punto de vista reglamentario, es bastante discutible la postura que acabamos de votar, pero como estamos en un Cuerpo deliberante, creemos que eso es lo que debe prevalecer. Por esa razón, hemos votado en el sentido de que el señor senador Araújo pudiera finalizar su exposición.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Señor Presidente: debo decir que expresamente propuse que se votara la prórroga, porque parlamentariamente, aunque respeto el derecho del orador a no conceder interrupciones, quiero concederle treinta minutos con mi voto, cuando él no me concedió tres minutos en similar oportunidad en que el Cuerpo también lo aprobó.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede continuar el señor senador Araújo.

SEÑOR ARAUJO. - Tengan la certeza los señores senadores de que valoro muchísimo este gesto que permitió prorrogar 30 minutos más el tiempo de que dispongo; esto es ya tradición en el Cuerpo y, por otra parte, ello reglamentariamente corresponde.

En lo que se refiere a lo que manifestó el señor senador Silveira Zavala en cuanto a mi decisión de no conceder interrupciones, digo que sí concedí varias al comienzo de mi exposición. Ahora reitero que si en el tiempo que me queda puedo acortarla al máximo, a fin de brindar interrupciones, lo haré con muchísimo gusto.

(Interrupciones)

(Campana de orden)

SEÑOR PRESIDENTE. - Perdón, señores senadores. Están violando el Reglamento en forma reiterada.

Puede continuar el señor senador Araújo.

SEÑOR ARAUJO. - Continúo haciendo una reseña de todo lo actuado en estos últimos meses por el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, por el señor Subsecretario y por todos los jerarcas de esa Cartera.

Por último, cabe recordar que una de las tareas que el señor Ministro encomendó al cuerpo de asesores jurídicos del Ministerio fue el análisis de la posibilidad de una intervención de la empresa ONDA. No conocemos todavía la opinión o la conclusión a la que llegó dicho cuerpo jurídico, así como tampoco sabemos cuál será el resultado de una conversación a mantener con el señor Presidente de la República en tal sentido. Pero el señor Ministro, efectivamente, se hizo eco de planteamientos reiterados en el seno de la Comisión de Transporte y Obras Públicas, en el sentido de una necesaria intervención por parte del Estado de dicha empresa.

En una de las últimas sesiones de la Comisión -concretamente, la del día 17 de abril- escuché con felicidad al señor senador Silveira Zavala afirmar que él consideraba conveniente solicitar la intervención estatal.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Fue mucho antes, por lo que el señor senador está faltando a la verdad.

SEÑOR ARAUJO. - Sé que fue antes. Simplemente, estoy refiriendo el hecho de que el señor Ministro, tras lo actuado en esa sesión de la Comisión, solicitó a los juristas del Ministerio que analizaran la posible intervención de la empresa. En esa oportunidad, el señor Silveira Zavala hizo algunas manifestaciones a las que daré lectura a continuación porque adherimos a ellas y porque considero que es de justicia que ellas figuren en la versión taquigráfica. El señor senador manifestó: "El señor Ministro ha confirmado que se difundió una noticia en la prensa. Aclaro que no se la atribuyo a él; por el contrario, he manifestado que ignoro su origen. Concretamente, se ha publicado que el Ministerio está dispuesto a realizar o hacer quitas. Teniendo en cuenta que este Ministerio es el acreedor menor de la empresa ONDA"... -se refiere, sin duda, a los acreedores públicos- ..."el hecho de realizar una quita sería una demostración de buena voluntad, pero no incidiría en el fondo de la cuestión".

"Por otra parte" -el señor senador agregaba- "creo que no debe realizarse la gestión que propone el señor Presidente ante el Banco de Crédito, porque considero que el Ministerio no debe llevar adelante gestiones relacionadas con la problemática de ONDA ante empresas privadas que, en ejercicio legítimo de su derecho, puedan intervenir en esta operación. Lo que sí debe hacer el Ministerio es dictar los mecanismos jurídicos necesarios que hagan posible la intervención directa de la empresa. Es evidente que la empresa está de brazos cruzados, a la espera de que le resuelvan el problema. Repito: la empresa ONDA parece estar esperando que la solución a su problema le caiga del cielo, ya sea por parte de los oferentes que puedan aparecer, como del Estado o del Parlamento. En mi opinión, no se ha dedicado a estudiar con seriedad ninguna probable solución. Creo que el sindicato está mucho más preocupado por la empresa que la empresa misma y los obreros también han manifestado su lógica preocupación, dado que perderán su fuente de trabajo. Pero es evidente que la empresa no ha demostrado un interés acorde con la gravedad de la situación económica en que está desde hace un par de años.

Es así que se está llegando a una situación absolutamente insostenible. En la reunión que mantendrá el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con los acreedores públicos, debería ver si existe la posibilidad jurídica -como concesionario, como dueño de las líneas de transporte- de intervenir la empresa a los efectos de ofrecer otra garantía a los futuros acreedores o a los futuros inversores extranjeros". Luego, el señor senador continúa brindando extensos y profundos argumentos, proponiendo incluso al señor Ministro y a través de él, al Poder Ejecutivo, la intervención de ONDA por parte del Estado.

Señor Presidente: es evidente que poco de esto ha tenido andamiento. En realidad, lo único que se ha obtenido en todo este tiempo, en el que se han realizado tantos esfuerzos, ha sido el pago de jornales atrasados del mes de marzo y salarios vacacionales. Aún quedan saldos; se adeuda íntegramente lo correspondiente al mes de abril, salvo los N$ 150.000 que se entregaron a cada uno de los trabajadores. Con respecto a la posibilidad de intervención, en realidad no sabemos qué es lo que está ocurriendo. No tenemos idea de lo que sucede en relación a los N$ 1.080:000.000 que serían utilizados para garantizar la compra de combustibles y neumáticos.

Con total sinceridad, debo decir que en la última sesión de la Comisión tuvimos la sensación de que todo se desinflaba. En definitiva, la agonía continúa y el enfermo se agrava.

(Ocupa la Presidencia el señor senador Pereyra)

Señalo que intentaré ser breve en lo que me queda de mi exposición, a los efectos de hacer posible el diálogo requerido por los señores legisladores.

Es evidente que existen dos líneas políticas dentro del propio Poder Ejecutivo.

Por un lado, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas realiza un gran esfuerzo en la búsqueda de soluciones tomando propuestas que se le formulan por parte del Parlamento y de los trabajadores y, por otro, el equipo económico -en particular el Banco Central- toma determinaciones tan aberrantes como las que he mencionado.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Eso no es verdad.

SEÑOR ARAUJO. - No es nuestra intención ingresar ahora en un debate político ni tampoco generar ningún tipo de enfrentamiento. Lo que sí queremos es hablar acerca de las causas de esta problemática, así como también tratar de aportar soluciones posibles. A ello vamos en esta última parte de nuestra intervención.

Creemos que hoy, más que nunca, es imprescindible que el Poder Ejecutivo determine rápidamente la intervención temporal de la empresa. Tenemos la esperanza de que nuestra voz sea escuchada y respaldada por otras, ya que estamos seguros de que todos tenemos idéntica inquietud en lo que tiene que ver con el futuro de la empresa.

Además, consideramos que el organismo que debe abocarse a esta solución es la Corporación Nacional para el Desarrollo. Este organismo puede reflotar a la empresa, máxime cuando, por otra parte, la solución está al alcance de nuestras manos.

Sabido es que ya hay inversores y que hoy mismo están llegando a Montevideo otros. En estos momentos, en Italia, un director de ONDA está intentando negociar la empresa. Sin embargo, debemos tener en cuenta que se está hablando de un Directorio desintegrado. En este sentido, considero que en todo esto ha habido una enorme responsabilidad de los renunciantes. Sé que este es un tema en el cual nosotros no debemos abundar, porque corresponde al ámbito interno de la empresa privada. Pero el hecho es que los actuales directores se están esforzando en la búsqueda de una solución.

En nuestra opinión, es el Estado el que debe negociar y velar por sus intereses. De lo contrario, podría suceder que las soluciones -si existen- sólo resuelvan el problema de algunos accionistas, tal vez ni siquiera de todos, pero no de la empresa, ni del Estado ni de los servicios que se deben prestar.

Entonces, es necesario que el Estado dé alguna otra señal, a los efectos de promover, precisamente, el interés de los inversores.

Tengamos presente que si la empresa quiebra, le costará más de U$S 40:000.000 a la sociedad uruguaya. Si el Poder Ejecutivo promueve inversiones en este país a través de la compra de Títulos de Deuda Externa al 59%, de su valor ¿no podríamos hablar de algo similar para alentar en este caso, a los inversores? Creo que podría hacerlo. Preferiría cobrar, por lo menos, U$S 10:000.000 de los U$S 19:000.000 que se le adeudan al Banco de Previsión Social, a no cobrar nada, que sería lo que ocurriría en el caso de que la empresa quebrase. Idéntica solución querría para los Bancos Central, de la República, y de Seguros del Estado y para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. ¿No podría el Poder Ejecutivo dar un paso en ese sentido realizando una propuesta similar a la que vienen formulando para los inversores en el mundo entero? Consideramos que podría; sin embargo en este caso no lo ha hecho y no sabemos porqué.

En este momento -tal como lo ha señalado el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas- el Estado no cuenta con garantías, salvo los N$ 340:000.000. ¿No sería importante que el Estado se abocara a renegociar la deuda con la Banca extranjera, y de esa manera poder contar con las garantías necesarias? La Banca privada es acreedora de U$S 15:809.000 y tiene garantías reales por más de U$S 11:800.000 que no cubren el 100% del valor de la deuda, pero sí una buena parte. ¿La Banca extranjera no se conformará con un pago de determinado porcentaje y a cambio de ello el Estado podría hacerse de los muebles e inmuebles que posee la empresa ONDA? Estas son posibles soluciones que deseamos sean tomadas en cuenta.

Asimismo, preguntamos al Poder Ejecutivo si es posible respaldar la iniciativa del señor Ministro de Transporte y

Obras Públicas en el sentido de liberar los N$ 1.080:000.000 y brindárselos a la Corporación Nacional para el Desarrollo a fin de que sea destinado al reflotamiento inmediato de ONDA. Hubiéramos preferido formular estas interrogantes en presencia del señor Ministro Wilson Elso Goñi.

Consideramos que el Estado debe asumir el protagonismo en la búsqueda de los inversores, tal como se hace en otras áreas. No puede esperar cuarenta y ocho o setenta y dos horas para informar que no hay soluciones con respecto al problema de la empresa ONDA, a una población que no entenderá absolutamente nada.

Formulo moción en el sentido de que la versión taquigráfica de mis palabras y de las que expresarán algunos señores senadores sea enviada a los Ministerios de Transporte y Obras Públicas, de Trabajo y Seguridad Social, de Economía y Finanzas, y a los Bancos Central, de la República, de Seguros del Estado y de Previsión Social y a las dos Comisiones parlamentarias.

Antes de concluir mis expresiones deseo aclarar que no ha sido el afán polémico el que nos ha traído a Sala. No fue nuestra intención producir malestar a ningún señor senador ni sector político.

Sabemos que para poder arribar a una solución, ésta debe ser tomada por consenso, pero sólo hablando claramente y diciendo lo que cada uno piensa, podremos contribuir a encontrar una salida. Naturalmente, pueden surgir discrepancias pero queremos acciones concretas y, en este caso, nuestro propósito es alentar claramente los lineamientos que ha venido sosteniendo el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas en estos últimos tiempos; lo ha hecho con gran ahínco, dedicación, buena voluntad y con enormes esperanzas.

Creemos que con el debido respaldo parlamentario el Poder Ejecutivo podrá encontrar el camino de las soluciones que estamos necesitando.

Finalmente, deseo conceder las interrupciones que se me han solicitado y, en primer lugar, al señor senador Silveira Zavala.

SEÑOR PRESIDENTE (Dn. Carlos Julio Pereyra). - Puede interrumpir el señor senador.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Se lo agradezco, pero le voy a solicitar la interrupción al señor senador Singlet.

SEÑOR PRESIDENTE (Dn. Carlos Julio Pereyra). - Puede continuar, entonces, el señor senador Araújo.

SEÑOR ARAUJO. - Agradezco al Cuerpo que haya dispuesto de este tiempo para escuchar el sentido de nuestras preocupaciones y ojalá esto sirva para intentar una solución que, seguramente, todos creemos que es necesaria.

SEÑOR SINGLET. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dn. Carlos Julio Pereyra). - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - ¿Me permite una interrupción, señor senador?

SEÑOR SINGLET. - Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE (Dn. Carlos Julio Pereyra). - Puede interrumpir el señor senador.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Deseo expresar dos o tres cosas que considero importantes porque veo peligrar el número en esta sesión.

En primer lugar, es falso que la empresa ONDA esté intervenida por el Banco de Previsión Social. El señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social puso en conocimiento de la Comisión de Transporte y Obras Públicas el texto de las medidas cautelares que fueron presentadas por el Banco de Previsión Social ante el Poder Judicial el 16 de mayo de 1990. Este pedido no fue decretado por el Juez a raíz de dificultades procesales, y el expediente fue archivado en el Juzgado. En consecuencia, la única intervención judicial que en este momento está en curso en la empresa ONDA es la que entabló el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, cuyos antecedentes tengo en mi poder.

En segundo término, cuando se dice que el señor Ramón Díaz -sobre cuya persona parecería que hubiere una fijación- no autorizó la suspensión del segundo remate de los ómnibus de ONDA, tampoco es verdad.

A la sesión de la Comisión de Transporte y Obras Públicas realizada el día 23 de abril de 1991 concurrieron los señores Ramón Díaz, Ricardo Lombardo, Juan José Muniz y asesores.

En esa oportunidad, el Presidente del Banco Central aclaró que se había accedido a la suspensión del primer remate a pedido del Banco de Crédito. El Banco Central, en garantía de su deuda con la empresa le había adelantado el 75% de la misma, y en su carácter de acreedor del 25% de la deuda, el Banco de Crédito había solicitado el remate. Pero, dado que se había presentado una oferta de adquisición de la empresa y que ésta se estaba tramitando, el Banco de Crédito solicitó al Banco Central que se suspendiera el primer remate.

El doctor Ramón Díaz sostuvo en esa Comisión que -dado que estaba en trámite una gestión de compra de la empresa- por esa gestión se accedía al pedido del Banco de Crédito que era el dueño de la ejecución. El Banco Central en ningún momento fue ejecutor de nada. Pero para probar esto que estoy diciendo, nada mejor que reproducir las palabras que el contador Lombardo dijo en esa sesión de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Turismo de la Cámara de Representantes. No ha de pensarse que el contador Lombardo tenga precisamente simpatías personales hacia el doctor Ramón Díaz.

El señor Lombardo manifestó lo siguiente: "A los aspectos detallados por el señor Presidente del Directorio del Banco quisiera agregar lo siguiente. Nos encontramos ante una situación muy especial en la que el Banco Central no es actor directo. Hay un juicio ejecutivo planteado por el Banco de Crédito contra la empresa ONDA por el cobro de determinada deuda. ¿Dónde entra el Banco Central? En determinado momento, éste interviene a través del mecanismo del Fondo de Garantía de Créditos; el Banco Central socorrió al Banco de Crédito para que hiciera frente al no pago de ONDA. Entonces, estamos frente a un juicio entre dos actores en el cual el Banco Central tiene parte como acreedor del Banco que plantea la demanda. ¿Cómo se ha operado en el pasado? Las dos partes actuantes en el juicio se ponían de acuerdo para encontrar algún camino que les permitiera salir de esta situación, se lo planteaban al Banco Central y éste analizaba si la propuesta era aceptable. Por lo general, se han aceptado mecanismos de refinanciación que han impedido llegar hasta las últimas instancias del juicio. ¿Qué es lo que diferencia esta situación de las otras? Que los actores del juicio no han planteado al Banco Central una propuesta concreta para llegar a un acuerdo. La pregunta que me formulo es si es correcto que el Banco actúe "de motu propio" para impedir que el juicio siga los caminos normales. Si existiera una propuesta concreta de la empresa ONDA o del Banco de Crédito, sería distinto, pues tengo la mayor sensibilidad -lo digo con toda honestidad- para encontrar una solución. Pero sobre la mesa del Directorio del Banco Central no existe ninguna propuesta. Hace dos meses se presentó una, el Banco Central la estudió y accedió a prorrogar el plazo. Pero al día de hoy no hay ningún posible comprador identificable, no existe una fórmula concreta de solución ni siquiera un camino de avance. El Directorio del Banco Central no puede decidir sobre la nada; necesita una propuesta concreta. Algún señor legislador ha sugerido una prórroga de ciento ochenta días. Confieso que es la primera propuesta que se formula desde la suspensión anterior y habría que analizarla.

Coincido en que no tenemos que analizar si ONDA tiene muchos empleados administrativos o si está bien que cierre o no. Ese es un tema que requiere otro tipo de enfoque al que específicamente puede dar el Banco Central. Reitero -y digo esto a título estrictamente personal- que tengo la mejor voluntad para buscar una solución que conduzca a que este juicio no termine en la ejecución. Pero, ¿por qué el Banco Central tiene que dirimir esta situación? ¿Por qué no lo hace el Poder Ejecutivo o el Parlamento a través de una ley u otra vía? Repito que en el tema específico del juicio y de la ejecución el Banco Central es un tercero, al igual que esta Comisión y que el Poder Ejecutivo.

En resumen, estamos dispuestos a encontrar una salida, pero necesitamos una propuesta concreta".

Momentos después, el señor representante Sosa Acosta, que no integra nuestro Partido, expresa lo siguiente: "He seguido con atención las manifestaciones de los señores diputados y de los integrantes del Directorio del Banco Central. De acuerdo con la respuesta que han dado el doctor Díaz y el contador Lombardo, ha quedado claro que la solución no pasa por lo que decida el Banco Central sino por una fórmula que resuelva este problema".

Habría que hacer referencia al monto que se dice que ONDA obtuvo en crédito. Este no es correcto. Esta empresa debe U$S 40:000.000 por el no pago de diversos créditos. Debe al Banco de Seguros y al de Previsión Social U$S 19:000.000 y al Banco de la República U$S 450.000. Estas cifras provienen de un informe elaborado por los propios obreros de la empresa que han estudiado el tema con seriedad y responsabilidad, mientras que los Directores de la empresa están de brazos cruzados esperando que alguien les resuelva el problema. En lugar de esto tendrían que "arriesgar su pellejo" ofreciendo sus bienes personales como garantía de un préstamo de N$ 340:000.000. De otro modo, nadie que sea consciente en el país podría darle un peso más de los dineros públicos a ONDA, ya que dicha empresa ha firmado 16 convenios de pago y no ha cumplido ni siquiera con la primera cuota de ninguno de ellos.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede continuar el señor senador Singlet.

SEÑOR SINGLET. - He tomado nota de que no es exacto que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas pueda disponer de los N$ 1.080:000.000 y después voy a demostrar por qué. Tampoco han habido cinco compradores posibles, aceptables y confiables -y eso lo sabemos todos los integrantes de la Comisión de Transporte y Obras Públicas, y particularmente el señor senador Araújo- ya que el señor López Mena que fue el primero en demostrar interés se autoeliminó y el señor Cardoso no fue tenido en cuenta por las razones que todos conocemos.

SEÑOR ARAUJO. - ¿Me permite una interrupción, señor senador.

SEÑOR SINGLET. - Sí, señor senador.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede interrumpir el señor senador.

SEÑOR ARAUJO. - Ya que el señor senador Singlet hace referencia al señor La Franca Cardoso, quisiera decir que en estos precisos momentos, se encuentra en contacto con el Director de ONDA en Italia, lo que indica que las gestiones continúan.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede continuar el señor senador Singlet.

SEÑOR SINGLET. - En la versión taquigráfica figuran las razones por las cuales no prosperó la gestión del señor Cardoso.

Se hizo referencia a que las unidades rematadas fueron las veinte mejores de ONDA -y del remate ya se ocupó el señor

senador Silveira Zavala- pero creo que de ellas sólo ocho estarían efectivamente en servicio.

En cuanto al remate -no quiero actuar como defensor del doctor Ramón Díaz, pero me gusta actuar con responsabilidad- me parece que aquí podría ser aplicable la expresión "palos porque bogas y palos porque no bogas" y yo como integrante del Partido Nacional he asumido la responsabilidad de criticar en la Comisión de Hacienda al doctor Ramón Díaz cuando entendí que no se ajustó a las normas vigentes. No sé hasta dónde pudo llegar su buena voluntad, pero una persona que respeto tanto como el contador Lombardo, Director del Banco Central, ha emitido opiniones -a las que ya hizo referencia el señor senador Silveira Zavala- que están desprovistas totalmente de subjetividad.

Esta sesión, señor Presidente, surge a raíz de la frustrada interpelación al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas. Por lo tanto, vamos a centrar nuestras reflexiones en la gestión de dicho Ministerio, más aun dado que se ha dicho que este Ministerio cambió su acción en los dos últimos meses. En la sesión anterior manifestamos que esa gestión ha concitado unánimes reconocimientos. Este es un aspecto que es justo destacar, porque nadie lo ha desconocido y fue ratificado en la última sesión de la Comisión que tuvo lugar hace apenas 24 horas.

Es cierto que hace un año que empezamos a considerar este tema y, por lo tanto, no puedo asumir responsabilidad por lo que pasó en el Período anterior, y mucho menos lo puede hacer el señor Ministro. En todo lo que va de la actual Administración el tema central de la Comisión de Transporte y Obras Públicas -exceptuando el referido al Presupuesto de Inversiones- ha sido precisamente el de ONDA. Esto se debe a que el señor Ministro solicitó nuestra ayuda, pidiendo asesoramiento; buscó y obtuvo permanentemente consenso político. Esto puede ser corroborado porque figura en la versión taquigráfica de la Comisión. A nuestro juicio, y contrariamente a lo que se ha señalado, este diálogo no ha sido infructuoso. La prueba está en que en mayo de 1990 se dijo que la empresa cerraría en pocos días y hoy sigue funcionando debido precisamente a las gestiones realizadas.

A mi juicio, esta tarea ha sido llevada a cabo fundamentalmente por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, contando con el apoyo que le hemos brindado desde las Comisiones respectivas de ambas Cámaras. Asimismo, debemos destacar el respaldo del gremio, que defendió su derecho al trabajo con madurez, tal como lo señalaba el señor senador Araújo, aspecto que ha sido unánimemente reconocido.

Todos lo hemos destacado así y me congratulo en resaltarlo; inclusive, el señor senador Araújo, Presidente de la Comisión, se expresó con particular énfasis al respecto.

Hace unos instantes mencioné que dicho senador había delimitado el ámbito de acción en el que debíamos actuar. Incluso, en cierta oportunidad -aclaro que tengo en mi poder la versión taquigráfica correspondiente- llamó la atención, cordialmente, a algún compañero de Comisión, a efectos de que no se extralimitara en sus apreciaciones sobre el funcionamiento de una empresa privada.

Por otra parte, es dable destacar que ha habido determinadas expresiones rotundas de reconocimiento al trabajo realizado por el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas. Por tal motivo, me voy a permitir leer alguna frase no para elogiar al señor Ministro, sino para poner en evidencia la altura de miras con que se ha trabajado en la Comisión.

Días atrás, en la sesión del 30 de abril, el Presidente de la Comisión, señor senador Araújo, expresaba: "Una vez más quiero expresar nuestro reconocimiento por la tarea que viene realizando el Poder Ejecutivo. Queriendo interpretar el sentido de los demás señores senadores, debo señalar que me felicito de que estemos trabajando de esta manera. En realidad, esto es lo que estamos reclamando desde siempre, o sea, hacer política por medio del diálogo entre el Poder Ejecutivo y el Parlamento, tendiente a la búsqueda de soluciones tal como se está intentando en este caso. Este diálogo entre el Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo no puede quedar fuera de actas. Surge el apoyo de todos los señores legisladores a lo actuado por el Ministerio". Si esto fue dicho por última vez el 30 de abril, debo señalar que me resulta difícil compatibilizar esta información con la que expresa que hace apenas dos meses el Ministerio ha tomado medidas de fondo con respecto a este tema. Además, me consta que desde que se instaló el actual señor Ministro, éste ha estado permanentemente atento al análisis de este asunto.

En este sentido, creo que está bien revisar lo que ha hecho el Ministerio en el ámbito de sus competencias. Como bien lo señaló el señor Subsecretario, el Ministerio, como organismo público, sólo puede hacer lo que la ley le manda, contrariamente a lo que sucede con las personas privadas que pueden realizar todo aquello que no les está prohibido. En ese ámbito de acción hay algo que no podemos perder de vista, tal como lo dijo el señor senador Araújo: estamos hablando de una empresa en crisis, pero no de una empresa intervenida. No se trata de "bienes de difunto", según una expresión gráfica del señor Subsecretario. Además, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene obligaciones con la concesionaria, naturalmente que en tanto ésta lo sea. Digo esto porque todos concurrimos al Senado y a cada reunión de la Comisión -desde ya, lo descuento- esperando con angustia que aparezca la anhelada solución. Pero todo esto depende también de la decisión de las autoridades de la empresa.

¿Qué es lo que ha hecho el Ministerio de Transporte y Obras Públicas? No ha intervenido, porque esto se tiene que establecer por ley. Los poderes de policía de la concesión son claros, en el sentido de que no faculta a intervenir. Expresamente se dice que no se puede sustituir a los Directores de la empresa. Además, la intervención supone, por lo menos, la posibilidad de que el Estado deba asumir el déficit que mensualmente genera el funcionamiento de ONDA. Tenemos que

ver si existe voluntad política y si estamos todos de acuerdo en que el Estado siga asumiendo los costos del funcionamiento de ONDA.

A nuestro juicio, señor Presidente, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha actuado con prudencia, claridad y transparencia. De manera responsable ha mantenido un diálogo permanente con la empresa, con el gremio y con los organismos públicos afectados por este problema. Asimismo, ha concedido de inmediato y a cualquier hora -acaso no sea un mérito, pero es digno destacarlo- todas las audiencias solicitadas. Ha sido extremadamente tolerante -y queremos aclararlo en la correcta acepción de la palabra- sin descuidar en absoluto sus responsabilidades. No lo ha sido, por ejemplo, en cuanto a descuidar la seguridad. Los señores senadores Araújo y Silveira Zavala recuerdan muy bien el tema relativo a la seguridad de los coches, porque fue planteado en la Comisión. Ello motivó un informe inmediato del Ministerio, en el que figuraban las inspecciones que se habían realizado; este material fue distribuido entre todos los señores senadores que integraban la Comisión. Tampoco ha sido tolerante en cuanto a dejar de supervisar el funcionamiento de la empresa. Hace apenas 24 horas el Ministerio requirió información sobre la prestación de los servicios, ya que a pesar de que éstos habían sido reiniciados con el levantamiento del paro, persisten elementos que lo obligan a estar vigilante. Se solicitó que esos informes que se brindaron al Ministerio en forma verbal, se presentaran también por escrito.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha tomado todas las medidas necesarias y posibles. Pero, señor Presidente, ¿quién puede dudar que al Ministerio le habrían sobrado pretextos y argumentos válidos para presionar y formular exigencias a una empresa en la situación en la que se encuentra ONDA, lo que hubiera significado su liquidación? Bastaría con un estricto cumplimiento de salida de los turnos; con comparar la cantidad de coches que están en actividad y el número de servicios que tiene asignados la empresa.

Por otra parte, debemos destacar que el Ministerio ha sido prudente y tolerante con nuestra conformidad, al no conceder la sustitución de una sola de las líneas que ONDA tiene adjudicada en la actual gestión.

Además, se preocupó por otorgar un servicio complementario, pero sin desplazar a ONDA. Cumpliendo con sus obligaciones, el Ministerio realizó esfuerzos por preservar los servicios ante un eventual colapso de la empresa, porque los usuarios también tienen derechos que deben ser protegidos por el Estado. En ese sentido ha anunciado un plan de emergencia que podría ser instrumentado en pocas semanas.

El 24 de abril el Ministerio solicitó a ONDA que informara sobre la progresiva regularización de los servicios. Queremos poner el acento en que siendo ésta la función específica del Ministerio éste ha tenido una preocupación muy particular -que nosotros nos congratulamos en señalar- por el aspecto laboral. ¿Quién no sabe que el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas siguió de cerca la operación ante el Banco de la República para obtener el préstamo que permitió pagar los sueldos atrasados? ¿Quién no sabe que fue el primer préstamo que se otorgó con la garantía de los actuales Directores? También fue el primer préstamo con la intervención del actual Ministro de Transporte y Obras Públicas.

No tiene mayor mérito que seamos nosotros quienes señalemos esta preocupación, porque en definitiva somos con el señor Ministro compañeros políticos, de Partido y de sector. Esto también lo han dicho los dirigentes del Sindicato Unico de ONDA. Y como decíamos, en el caso de los señores legisladores, no pretendemos resaltar este hecho para agregarlo a la foja de méritos del señor Ministro, sino para que quede en evidencia la altura con que han procedido los integrantes del sindicato. En tal sentido, el señor Da Rosa ha expresado lo siguiente: "Los funcionarios siempre hemos sido escuchados". Por su parte, el señor Fontana, en la Comisión de la Cámara de Representantes, ha dicho: "Sabemos que hay una voluntad importante de las dos Comisiones parlamentarias y en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas que ha trabajado intensamente. Es importante para los trabajadores que encontremos esa voluntad política". Y el señor Montesdeoca, en la misma Comisión, expresó: "Queremos poner de manifiesto la actitud sumamente positiva mantenida por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, porque ante el reclamo que venimos formulando, desde hace muchos años atrás, por fin, nuestra palabra ha sido escuchada". Entonces, ¡cómo no iba a llamarnos la atención que se planteara un llamado a Sala al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas!

El señor representante Sosa, que no integra nuestro sector político, pero que ha actuado con una dedicación ejemplar en este tema señala: "Todos sabemos que el señor Ministro no pertenece a mi grupo político, pero siempre ha actuado con un sentido humano envidiable".

A esta altura del debate, señor Presidente, creo procedente formular algunas consideraciones políticas sobre ese posible llamado a Sala, porque también se dijo respecto a ese Ministro -del cual sólo escuchamos opiniones laudatorias- "Yo, en su lugar, hubiera renunciado" -lamento que el señor senador que manifestó esas palabras no se encuentre en Sala en estos momentos- aludiendo a una supuesta falta de apoyo político del Gobierno.

Bueno, señor Presidente, pienso que habría que ver si el señor Ministro necesita ese consejo, si la situación política que se invoca es real y si el Ministerio hace la misma evaluación de los hechos que formula el señor senador que sostuvo esa afirmación. Pero admitir políticamente esa posibilidad -aunque sea como hipótesis de trabajo- de que el señor Ministro tuviera, efectivamente, un buen pretexto para alejarse del cargo, sería como "escurrir el bulto", vivir más tranquilo y venir al Senado a ocupar una banca. Indudablemente, eso provocaría un hecho político que repercutiría en la opinión pública. Al efecto, nos preguntamos: ¿a quién le sirve que se vaya un Ministro que concita esta adhesión? ¿Es que le sirve a

los trabajadores, a la empresa o al país o, quizá, nos quedaríamos sólo con la repercusión del hecho político?

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por motivos que ya señalamos, ha sido celoso en el cumplimiento de sus obligaciones y en la defensa de los dineros públicos. Por ello, nos importa especialmente resaltar la transparencia con la que ha actuado. Esa transparencia, por ejemplo, nos consta a todos los integrantes de la Comisión. Para mantenerse absolutamente al margen de la negociación empresarial, de la posible venta, no ha ido más allá de informar a los interesados acerca de la legislación vigente, porque también hay normas que hacen a la adquisición por parte de empresarios extranjeros para usufructuar líneas nacionales.

El señor Subsecretario destacó que no estaba en el ánimo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas intervenir, gestionar, participar o influir en un negocio de estricto contenido privado. El Ministerio ha advertido que el posible inversor debería hacerse cargo de las líneas. Cuando decimos hacerse cargo de las líneas, contamos con la respuesta del señor Ministro, porque eso le fue preguntado en Comisión; se trata de las líneas buenas, regulares y malas, porque naturalmente que el Ministerio no está dispuesto a otorgar a un eventual inversor solamente las líneas que dan ganancia. El Ministerio ha intervenido en una tarea de coordinación que, desde nuestro punto de vista, debe continuar porque los organismos acreedores -y en esto coincidimos con el señor senador Araújo- no pueden actuar aisladamente.

En definitiva, lo que sale del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, del Banco de la República, del Banco de Seguros del Estado y del Banco de Previsión Social -acreedor de la empresa por U$S 20:000.000- sale también del bolsillo público.

Además, queremos expresar algunas preocupaciones prioritarias, sin perjuicio de nuestro deseo -porque no podría ser de otra manera- de que los nuevos Directores puedan salir adelante. Ojalá que los acreedores privados puedan cobrar lo que les corresponde. Pero, ...

SEÑOR AMORIN LARRAÑAGA. - Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE (Dn. Carlos Julio Pereyra). - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR AMORIN LARRAÑAGA. - Formulo moción en el sentido de que se prorrogue el término de que dispone el orador.

SEÑOR PRESIDENTE (Dn. Carlos Julio Pereyra). - Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se prorroga el término de que dispone el orador.

(Se vota:)

-15 en 16. **Afirmativa.**

Puede continuar el señor senador Singlet.

SEÑOR SINGLET. - Decíamos, señor Presidente, que no nos quita el sueño la preocupación de que los acreedores privados puedan cobrar. Nuestras grandes preocupaciones se refieren al servicio, a los acreedores públicos y a las fuentes de trabajo de mil compatriotas, fundamentalmente por dos razones. En primer lugar, nuestro país no se puede dar el lujo, en este momento, de perder fuentes de trabajo y, en segundo lugar, los trabajadores han evidenciado madurez y responsabilidad para encontrar una salida.

El señor senador Araújo podrá decir, con razón, que con madurez no podrán llevar comida a sus hogares, pero con madurez pueden abrir el diálogo y facilitar las soluciones en la forma brillante en que lo han venido haciendo hasta el presente. Pensamos que si le va bien a los acreedores privados, será para mejor, pero el Estado debe atender otras prioridades.

Hace unos momentos decíamos que el posible negocio con Buquebus fracasó porque la empresa desistió y un empresario brasileño, de apellido Cardoso, mantuvo contactos que no tuvieron éxito. En ambos casos, el Ministerio hizo lo que debía y no dio un solo paso más, porque ello no le correspondía.

Por supuesto, el panorama no es fácil. Estamos hablando de la situación de deterioro de una empresa, que ya lleva diez años con problemas que se han ido agravando con el tiempo.

En Comisión se nos informó que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas "no está cruzado de brazos", y ha solicitado a los nuevos Directores, tras las renuncias producidas, le hagan conocer un programa de acción. Se anunció que, posiblemente, en el día de hoy lleguen empresarios brasileños, pero todas las soluciones, por lo menos con el actual estatuto jurídico, pasan por la empresa.

Señor Presidente: ese programa de reestructura es absolutamente indispensable y la posible capitalización interna o a través de los inversores, debe estimular la adopción de un paquete de medidas; ya no sirven las medidas aisladas. Hemos sostenido que esta situación ha llegado demasiado lejos. Entonces, ¿cuál es el límite? ¿Acaso vamos a otorgar U$S 500.000 -que son esos N$ 1.080:000.000- para que mañana se nos diga que, a pesar de este panorama y de las denuncias que formuló el señor senador Araújo, se siguió aumentando el aporte del Estado?

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene la intención de designar un veedor una vez que se conozca el plan de acciones de las nuevas autoridades. Su presencia está, entonces, vinculada con el proceso de restablecimiento de los servicios y con el cumplimiento de las obligaciones del Directorio.

Hoy mencionaba el señor senador Araújo la posibilidad de que el Ministerio liberara los N$ 1.080:000.000 que se en-

cuentran en el Banco Hipotecario como consecuencia de retenciones judiciales.

Pero hay varios problemas de por medio. Uno de ellos es que, naturalmente, el Ministerio debe cubrirse con garantías suficientes porque no puede alegremente otorgar dinero que no le corresponde. Existe voluntad, pero no se puede dejar de señalar que la empresa apeló a esa retención, por lo que el asunto hoy se encuentra a nivel de la justicia y, en consecuencia, está fuera de las posibilidades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas disponer de esa cantidad, con el agregado de que por el principio de especialidad, esta Cartera necesita de una norma legal que lo habilite. Entonces, no se trata sólo de saber que existe una cantidad de dinero depositada en el Banco Hipotecario, sino conocer el contexto por el que se ha utilizado esa cifra.

Se están haciendo gestiones ante ANCAP en el sentido de aumentar el crédito para los combustibles y el señor Ministro expresó su voluntad de interceder, siempre y cuando existan adecuadas garantías. Los actuales directores -tal como hoy se señaló- para obtener el préstamo del Banco de la República, comprometieron su patrimonio, pero seguramente esta situación habrá de repetirse, ya que está terminando el mes de mayo y los trabajadores tendrán haberes por percibir.

Asimismo, se solicitó al Ministerio, en forma verbal, la postergación del cobro de la retención judicial, a lo que también el señor Ministro expresó voluntad política para hacerlo, en caso de que no existan impedimentos legales y siempre que haya suficientes garantías.

Reitero el argumento: esto debe ser producto de un paquete de medidas que se adopten en función de la reciprocidad que demuestre el nuevo Directorio, para no caer en lo mismo que hoy estamos criticando.

El Ministerio no modificó su posición original, siempre exigió garantías y manifestó que no puede prestar ese dinero porque no está dentro de sus competencias.

Insisto en que es imprescindible que se conozca un plan de acción que sea aprobado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

La solución del problema no es nada fácil. Creemos que es necesario que exista un coordinador público que siga todos estos pasos; personalmente pienso que debería serlo el propio Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ya que se ha desenvuelto con absoluta solvencia. Pero tengamos presente -porque no tenemos miedo de asumir responsabilidades- que todas las soluciones que se adopten serán imperfectas y resultará fácil criticarlas después. Entonces, asumamos las responsabilidades que sean necesarias en aras del mantenimiento del servicio, de que los organismos del Estado puedan cobrar las deudas y de que los funcionarios mantengan su fuente de trabajo. Hagámoslo, aún dispuestos a recibir las críticas, de ser necesario, ya que éstas son mucho más fáciles que la actitud constructiva. En este caso, no le tememos a los costos políticos y creemos que el Ministerio debe seguir actuando como lo ha hecho hasta el presente, en contacto permanente con las Comisiones. Con todo el derecho que, naturalmente, le reconocemos al señor senador Araújo de haber traído el tema al Senado y teniendo en cuenta que está bien que los señores senadores hayan tomado conocimiento directo acerca del tema, los integrantes de la Comisión de Transporte y Obras Públicas hoy no hemos registrado un solo hecho novedoso; de lo que hoy hemos hablado es lo mismo que se expresó ayer en oportunidad de concurrir el señor Ministro a dicha Comisión.

Muchas gracias.

SEÑOR ARAUJO. - Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑOR PRESIDENTE (Dn. Carlos Julio Pereyra). - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR ARAUJO. - Nada más alejado de nuestra intención que generar un debate político partidario; sí una polémica sobre un tema netamente político como lo es, precisamente, el de la empresa ONDA.

Ha habido varias alusiones a expresiones formuladas por quien habla en el seno de la Comisión, lo que me obliga a manifestar mi pensamiento. Debo decir que me satisface que el señor senador Singlet haya dado lectura a los comentarios que vertí en la Comisión de Transporte y Obras Públicas Integrada. He manifestado varias veces por medio de la prensa -y lo reiteré hoy- mi reconocimiento a lo actuado por el señor Ministro en los últimos meses. Quiere decir que hoy no es la primera vez que lo hago constar, sino que lo he hecho a lo largo de estos últimos meses inclusive en la Comisión.

He comprobado, efectivamente, un cambio de actitudes. Pero lo fundamental es que lo que he expresado figura en las versiones taquigráficas de la Comisión e inclusive en la correspondiente a la sesión del 19 de marzo, momento en que reclamamos un mayor nivel de protagonismo que por aquel entonces no se comprobaba. Cuando así ocurrió, nos felicitamos por ello y no somos tacaños en el reconocimiento; en absoluto. En la misma forma en que antes pedimos una acción protagónica, cuando ella se produjo, nos alegramos.

Se ha hecho referencia directa a cuando manifestamos nuestro reconocimiento al Poder Ejecutivo en la persona del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas. Pero lamentablemente no ocurrió lo mismo con otra área del Poder Ejecutivo.

Me pregunto cómo no vamos a reconocer el mérito del señor Ministro al convocar a las Comisiones de ambas Cámaras para brindarles información y dialogar, tratando de buscar soluciones de consenso. De eso también nos alegramos enormemente. Lo manifestamos en la propia Comisión y recuerdo haberlo dicho por lo menos en dos canales de televisión.

Creemos que esa es la forma de legislar. Cuando un problema ya no se puede resolver por medio de diálogos permanentes en el seno de una Comisión, es necesario que el Cuerpo, en su conjunto, tome cabal conocimiento de él, ya que como hemos visto, en esa órbita no se ha encontrado ninguna solución hasta el momento. Se siguen haciendo grandes esfuerzos por parte del Ministerio, pero continúan apareciendo trabas. De otra manera, ya se habría resuelto, por ejemplo, el tema de la intervención y la tarea a cargo de la Corporación Nacional para el Desarrollo, así como muchos otros aspectos. Pero esto no aconteció; de otro modo, no se hubiera producido el remate.

Quiero aclararle al señor senador Singlet que cuando hablé de cinco empresas interesadas en ONDA, documentadamente puedo asegurarle que así es. El señor senador hizo referencia a "Buquebus", pero hay que agregar el interés de "Itapemirim" -una gran firma brasileña, algunos de cuyos representantes estuvieron aquí- "Danubio Azul" -de la misma procedencia que la anterior, propietaria de unos 500 omnibuses- "Belsayd S.A." -que está negociando en Milano una posible adquisición de ONDA- y hoy llegaron a nuestro país -tal como lo anunció ayer el propio señor Ministro- representantes de otra empresa brasileña, lo que nos da un total de las cinco a las que hice referencia.

Confieso que tenía una gran expectativa -porque es lo que fundamentalmente me preocupa- por oír las expresiones del señor senador Singlet acerca de este nuevo pedido que hemos hecho -así como otros señores legisladores- en el sentido de una intervención del Estado como única posible salida. En esa materia, creo que no ha habido un pronunciamiento claro como lo hubiéramos deseado. Todos decimos que queremos salvar la fuente de trabajo, el servicio que se presta, obtener el cobro de los haberes, pero será imposible si no decimos cómo podemos hacerlo. Francamente, no vemos otro camino, reitero, que el de la intervención estatal. De lo contrario, si no se acepta o no se comparte este camino, desearíamos que se nos señalara otro, pero efectivo y real. Esta era nuestra esperanza.

Agradezco al señor Presidente que me haya concedido estos minutos para responder las alusiones.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dn. Carlos Julio Pereyra). - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR SINGLET. - ¿Me permite, señor senador?

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE (Dn. Carlos Julio Pereyra). - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR SINGLET. - Quería insistir en el argumento de que no hemos perdido el tiempo porque hace un año pensábamos que en dos semanas la empresa no funcionaría más. Hoy sigue haciéndolo, mal, pero funcionando al fin y manteniendo, por lo menos, las fuentes de trabajo. Esto no significa resignarse a esperar que la empresa deje de funcionar. Que yo recuerde, en la Comisión de Transporte y Obras Públicas nunca se planteó que estuvieran presentes representantes de la Corporación Nacional para el Desarrollo para tratar este tema. Entiendo, sí, que este puede ser uno de los organismos que nos dé una mano para encontrar una solución al problema.

Con respecto a los interesados, el señor Da Fonseca Cardoso compareció por escrito ante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas -se trata del representante de la empresa Belsayd a que hacía referencia el señor senador Araújo- sin constituir domicilio y sin acreditar la personería que invocaba. Es decir que la relación del Ministerio con el señor Da Fonseca Cardoso sólo podía continuarse por medio de convocatorias a través de edictos. No quiero emplear una calificación grosera, pero el planteamiento que realizó fue muy fugaz. Además, entre los documentos que presentó, había un télex o fax de una financiera americana que decía claramente que en la medida en que pudiera acreditar que disponía de los fondos, estaban dispuestos a apoyar el proyecto.

Entonces, yo también quiero -como decíamos hoy- "ponerme en el cuero del señor Ministro" pensando en que si dentro de seis meses resulta que las líneas se han adjudicado a una empresa insolvente -no digo que sea este el caso porque no tengo elementos de juicio- ¿quién asume la responsabilidad? Por supuesto que el Ministerio, que fue el que hizo la concesión.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Dn. Carlos Julio Pereyra). - Tiene la palabra el señor senador Silveira Zavala.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Creo que es opinión generalizada en el Cuerpo que si le hubiéramos querido inferir un último gran daño a la empresa ONDA, ya se lo hemos hecho esta noche con este planteamiento. Se lo íbamos a hacer con la insólita interpelación que se propuso realizar al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, Wilson Elso Goñi, quien ha demostrado por este problema una preocupación diaria, sesionando con el Directorio, con los acreedores día y noche, dando prueba de una inmejorable buena voluntad, tal como ha sido reconocida por todos.

Mientras el tema estuvo en la Comisión, nos enteramos de él y lo discutimos casi diariamente en sesiones donde el señor Ministro a veces invitaba a las Comisiones de una y otra Cámara a reunirse en forma conjunta en labor muy fructífera. Así se estudió el asunto y se propuso -quien habla fue, concretamente, quien lo hizo- la intervención de ONDA desde mayo de 1990. Dije al señor Ministro que entendía que debía solicitar a los servicios jurídicos del Ministerio las facultades legales porque yo desconocía si éste podía intervenir o no una empresa privada, teniendo en cuenta que presta un servicio público en régimen de concesión de líneas de transporte inter-

departamental. El señor Ministro todavía no ha definido si dicha intervención es posible o no. Pero sí se anuncia por parte del propio señor Ministro que en el día de hoy llegaba desde Brasil el señor Couto Silva, titular de una poderosa empresa de ese país como posible oferente, a fin de recibir información de la situación de la empresa. Si el señor Couto Silva ha escuchado lo que aquí se ha dicho, seguramente su entusiasmo habrá disminuido considerablemente. Digo esto por la sencilla razón de que ONDA tiene un pasivo de U$S 40:000.000. Si leemos el informe de la Comisión de Análisis Financiero -que obra en mi poder- nos encontramos con una situación verdaderamente aterradora: ONDA no cubre ni siquiera los gastos operativos con las recaudaciones que realiza y tiene un negativo del 165% de sus ingresos. Si continuamos con la lectura de este informe, podemos observar que el deterioro de la empresa comenzó a registrarse en 1983. Por eso, cuando se hace referencia al tema de que el actual equipo económico no colaboró en la búsqueda de las soluciones, yo preguntaría cómo puede hacerlo con una empresa que desde esa fecha está fundida y a la que nadie le puede prestar un solo peso, con excepción del Banco de la República que acaba de hacerlo con las garantías personales de los bienes de los directores que permanecieron -luego de que algunos de ellos renunciaron- para pagar a los obreros N$ 340:000.000, quienes no sé cómo van a hacer para cobrar cuando finalice mayo.

Ni siquiera es necesario que nos remitamos al informe de la Comisión de Análisis Financieros, ya que los propios obreros conocen la situación de ONDA. En este informe, de fecha 20 de febrero de 1990, cuando todavía no había comenzado su gestión el actual equipo económico ni el director del Banco Central, ni el señor Ramón Díaz -que tanto preocupa a ciertas personas- el contador Ivan Posadas, Subgerente de Control de Gestión habían informado acerca de lo que acontecía.

No voy a dar lectura a todo el informe, porque entiendo que no es necesario ni quiero sembrar más alarmismo. Sintetizando, dice: "En consecuencia, concluyo que la Organización Nacional de Autobus S.A., ha perdido el total de su patrimonio al 31 de diciembre de 1989 encontrándose en los extremos previstos por el inciso tercero del artículo 2º de la Ley Nº 2.230, de fecha 2 de junio de 1893, que dispone en forma imperativa la disolución de la sociedad".

Ese es el estado financiero de ONDA al 31 de diciembre de 1989, hoy agravado mucho más porque el déficit que ha seguido creciendo, no tiene que ver con la reducción de personal ni, como alguien dijo, porque las unidades tengan demasiados obreros y empleados. La burocracia de ONDA no está en sus obreros y empleados sino en los mandos medios y de allí hacia arriba. Se ha creado, por quienes ostentan un 20% de las acciones por un lado y otro 20% por otro, una superestructura gerencial que ha sido la que ha administrado en forma deficiente a la empresa y la que la condujo a la debacle total.

Dije en la Comisión -y provoqué algunas sonrisas- que si fuera economista pensaría que ONDA no existe, que económicamente es una ficción. Repito lo que dije; efectivamente, eso es así: subsiste por indulgencia de los organismos públicos y privados que no la han ejecutado. El Banco de Crédito es la primera institución que lo hace con determinadas unidades que ahora tendrá que arrendarle en régimen de "leasing" o no.

Además, hay algo muy grave que el señor Ministro expresó en la Comisión y que consta en la versión taquigráfica. Los obreros de la empresa, que tienen permanente información al respecto, nos han hablado de la deuda total que tiene. Sin embargo, el gremio hay algo que no ha dicho, que no sé si ignora. ¿Cuántos acreedores privados no están en esta lista? ¿Cuánto debe ONDA a las empresas contratadas? ¿Por qué ONDA no remite por las vías normales la recaudación de las agencias del interior a la tesorería? Porque se quedan con ellas y las remiten a las empresas contratadas para que se cobren algo de lo que le deben.

Se han dicho también por parte del Directorio de ONDA, cosas gravísimas. Por ejemplo, que se contabilizan los dineros que vienen de las agencias de Buenos Aires, cuando se realiza el gasto, y no cuando ingresan a la Compañía. Hay un gerente administrador que recibe los dineros y no se sabe qué hace con ellos, cómo los contabiliza, cómo los pone, cómo los determina y cómo los factura para salvar su propia responsabilidad.

Lo cierto es que los contabiliza, los factura, e ingresan a la contabilidad de ONDA, cuando son gastados. Pero si no son gastados ¿el remanente dónde queda?

Esto lo dice el ex Directorio de ONDA. En esta situación está comprometida una empresa que tuvo en su poder, en determinado momento, el 85% del transporte carretero nacional. Puedo creer que sea verdad que en el cónclave del Hotel Nirvana se haya dicho, bajo la doctrina de la seguridad nacional, que era necesario liquidar a ONDA, porque no podía estar el 85% del transporte carretero nacional en manos de una empresa privada. Repito, puedo creerlo. Y si se propusieron liquidarla, creo que pegaron en el centro del blanco. Hicieron un blanco perfecto. Destruyeron a ONDA. Pero a pesar de todo esto, no se puede dejar de ignorar la responsabilidad de un Directorio, que lo único que hace, es siempre pedir plata, plata y más plata.

De BELSAYD S.A., más vale no ocuparnos.

Todo lo que ofrece ONDA, todos los planes que elabora, es pidiendo más plata.

Dice lo siguiente: "Las soluciones de emergencia que este Directorio considera posibles, como ya lo adelantáramos, son las siguientes:

a) Obtener un crédito a través del Banco de la República, ampliando la garantía hipotecaria que actualmente posee a su favor sobre el inmueble de nuestra propiedad, ubicado en la ciudad de Porto Alegre por un monto aproximado a los N$ 1.000:000.000.oo".

¡Pero quién le va a fiar N$ 1.000:000.000.oo a ONDA!

"b) Lograr una más holgada disposición de flujo de caja, mediante la suspensión de ambas retenciones judiciales -Ministerio de Transporte y Obras Públicas y sistema financiero- por un monto mensual aproximado a los N$ 155:000.000.oo y la concesión, paralelamente, por parte de ANCAP de los créditos necesarios para la compra de combustible por un período no inferior a diez días, aproximadamente N$ 465:000.000.oo".

Mover el sistema financiero para darle flujo de caja a ONDA, debe ser el delirio jamás presenciado en el sistema financiero.

Este informe es del 30 de abril de 1991 y pertenece al Directorio de ONDA".

"c) Concretar una transacción en el juicio seguido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para el cobro del impuesto del 5% y la consiguiente suspensión de las retenciones judiciales, lo que permitiría, mediante un mecanismo de garantías y convenios a acordar entre las partes, disponer de una suma de dinero que hoy asciende a aproximadamente N$ 1.100:000.000.oo".

Cómo es posible que se pretenda que una recaudación dispuesta por ley con un destino específico, que es el mantenimiento del sistema carretero nacional por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se pueda distribuir mediante la presentación de un simple escrito ante un Juzgado por parte del Ministerio, cuando todos sabemos que no puede cambiarse su destino, salvo con una disposición legal con intervención del Poder Legislativo.

Continúa: "Expresar una vez más nuestra disposición reiterada verbalmente en el día de ayer, relativa a la designación por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de persona o personas dotadas de las amplias facultades legales para obtener toda la información de la empresa necesaria para realizar un directo y efectivo control en todos sus sectores y niveles".

¿Para qué queremos la información sobre ONDA, si no tenemos la intervención de caja?

"Ofrecer como garantía de fiel cumplimiento de las obligaciones que se contraigan, las siguientes:

a) Caución de la totalidad del paquete accionario de todos los directores de la Organización, su Sindicatura y su Gerencia General.

b) Segunda hipoteca sobre el inmueble de propiedad de ONDA DO BRASIL ubicado en la ciudad de Porto Alegre.

c) Primera hipoteca sobre los locales pertenecientes a ONDA ARGENTINA, CAMBIO VIAJES Y TURISMO S.A., que se encuentran ubicados en el interior de la galería de las calles Florida y Lavalle en la ciudad de Buenos Aires.

d) Caución del 100% de las acciones de BINT S.A. (ONDA CARGO), MAXITON S.A. (ONDATUR), ANFRA S.A. -propietaria del edificio de Plaza Libertad, que se halla hipotecado en favor de la banca acreedora- y las acciones de ONDA ARGENTINA, CAMBIO, VIAJES Y TURISMO S.A.

Queremos dejar claramente establecido que los fondos que se obtengan mediante cualquiera de estas soluciones u otra que se pueda instrumentar, estarán destinados prioritariamente, al pago de rubros de naturaleza salarial, de los funcionarios cuyas categorías laborales se acuerde incluir".

Vamos a pagarle a algunos, y a otros no.

"Queremos finalmente resaltar que valoramos profundamente la buena disposición demostrada en todo momento por el Poder Ejecutivo a través de ese Ministerio en todos sus niveles y las Comisiones de Transporte del Parlamento Nacional".

Muy buena voluntad tenemos, señor Presidente, pero creemos que estas soluciones o son exageraciones líricas o, de lo contrario, debemos pensar que nos están tomando el pelo. Esta es la única verdad.

Lamento profundamente y me duele lo que estoy diciendo, porque conozco a ONDA desde niño. Hasta el 27 de junio de 1973 viajé en ONDA dos veces por semana durante seis años. Repito, que la conozco desde niño. Recuerdo cuando ONDA se hizo cargo de la correspondencia y la carga de pequeñas encomiendas en este país, porque el Correo funcionaba mal. En ese entonces usted ponía hoy una carta en Montevideo en ONDA y al día siguiente la recibían en Melo, Artigas, Rivera, Rocha o donde fuera. Conocí a una empresa útil con un personal que la quería, con gente que trabajaba denodadamente por aquello que consideraba un orgullo nacional porque se trataba de una empresa eficiente que respondía a las necesidades públicas prestando un buen servicio público.

Desgraciadamente hoy, señor Presidente, está destruida, y si algo faltaba para lograrlo totalmente, esta intervención parlamentaria, definitivamente lo ha hecho. Si es que los oferentes, si es que los aspirantes a comprarla han oído todo lo expresado en esta sesión o se informarán a través de ella, al tener que hacerse cargo de un pasivo de N$ 40:000.000 y, además, refinanciarlos, más la reposición de toda la flota que deben efectuar, más la reestructura de toda la empresa, la inversión que deberán realizar será tan grande que sólo dándole el dominio de todo el transporte carretero nacional podrán venir capitales extranjeros. Vendrán a apoderarse de este transporte que fue nacional, que fue nuestro, que fue uruguayo y cuya única solución para poder salir adelante hoy es que vengan inversores del extranjero a tratar de apoderarse de algo que es nacional -yo quisiera que lo fuera- para que pase a

manos privadas, no estatizada, pero con la eficiencia con que yo la conocí desde niño.

Es cuanto quería manifestar.

SEÑOR PRESIDENTE (Dn. Carlos Julio Pereyra). - No habiendo más oradores inscritos para hacer uso de la palabra se debería pasar a votar una moción presentada por el señor senador Araújo para que la versión taquigráfica de sus palabras pase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, al Ministerio de Economía y Finanzas, al Banco Central, al Banco de la República, al Banco de Seguros del Estado, al Banco de Previsión Social y a las Comisiones parlamentarias de Transporte y Obras Públicas y de Asuntos Laborales y Seguridad Social de la Cámara de Senadores y de Transporte Comunicaciones y Turismo de la Cámara de Representantes.

SEÑOR ARAUJO. - Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Dn. Carlos Julio Pereyra). - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR ARAUJO. - Pido excusas pero no escuché con atención la primera parte de lo expresado por el señor Presidente.

La moción que formulé era para que la versión taquigráfica de todo lo expresado en Sala sobre este tema se pasara a los organismos indicados.

SEÑOR BATALLA. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dn. Carlos Julio Pereyra). - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR BATALLA. - Naturalmente, estoy dispuesto a votar el pase de la versión taquigráfica de las palabras pronunciadas en Sala a los distintos organismos, pero no me gustaría que ello significara una especie de volanteada de palabras pronunciadas en Sala, que el Parlamento creyera que ha cumplido su cometido, y que de aquí en más todo quedara fuera del ámbito parlamentario.

SEÑOR PRESIDENTE (Dn. Carlos Julio Pereyra). - La moción comprende el envío de todo lo expresado en Sala.

SEÑOR BATALLA. - La Comisión va a seguir en contacto con el Ministro de Transporte y Obras Públicas en búsqueda de soluciones. Me parece que ese es el espíritu de la moción.

En ese sentido, creo que todos estamos dispuestos a votar la moción que ha sido presentada en la Mesa.

SEÑOR CIGLIUTI. - ¿Me permite señor Presidente?

Me parece que si no podemos votar, lo único que corresponde es levantar la sesión.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Dn. Carlos Julio Pereyra). - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Ya que no hay número para votar, solicito que por lo menos se curse la versión taquigráfica de las palabras pronunciadas en el día de hoy a las dos Comisiones parlamentarias.

SEÑOR PRESIDENTE (Dn. Carlos Julio Pereyra). - Para efectuar el pase de la versión taquigráfica a las mencionadas Comisiones, no se requiere votación; ésta es necesaria sí, para cursarla a los demás organismos a que hizo referencia el señor senador Araújo.

SEÑOR BATALLA. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dn. Carlos Julio Pereyra). - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR BATALLA. - En este momento hay quince señores senadores en Sala y no sé si será posible recomponer el número. De todas formas, creo que no hay inconveniente en que al comenzar la sesión de mañana -para la que, naturalmente, esperamos haya quórum- se voten estos trámites que ha solicitado el señor senador Araújo.

SEÑOR CIGLIUTI. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dn. Carlos Julio Pereyra). - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR CIGLIUTI. - Eso dependerá del Senado mañana. Hoy, con quince señores senadores en Sala, no podemos hacer otra cosa más que levantar la sesión.

SEÑOR BATALLA. - Estoy de acuerdo.

SEÑOR PRESIDENTE (Dn. Carlos Julio Pereyra). - La Mesa reitera que el pase de la versión taquigráfica de lo manifestado en Sala a las Comisiones aludidas por el señor senador Araújo es de trámite. En cuanto al resto de su moción, es decir, a que se curse la versión taquigráfica a los demás organismos, no hay quórum para votarla a pesar de que se ha llamado reiteradamente a Sala.

4) SE LEVANTA LA SESION

SEÑOR PRESIDENTE (Dn. Carlos Julio Pereyra). - No habiendo número, queda levantada la sesión.

(Así se hace, a la hora 20 y 21 minutos, presidiendo el señor senador **Pereyra** y estando presentes los señores senadores **Amorín Larrañaga, Araújo, Astori, Batalla, Belvisi, Bruera, Cigliuti, Gargano, Irurtia, Korzeniak, Millor, Olazábal, Silveira Zavala y Singlet**).

DR. WALTER SANTORO
Presidente

Dr. Juan Harán Urioste
Secretario

Dn. Dardo Ortiz Alonso
Prosecretario

Dn. Jorge Peluffo Etchebarne
Director General del Cuerpo de Taquígrafos

Depósito Legal 205.147/91